



**Comisión de Regulación
de Energía y Gas**

REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO -RTP-

DOCUMENTO CREG-186
18 DE DICIEMBRE DE 2020

Contenido

1.	INFORMACIÓN GENERAL.....	8
1.1	Información General.....	8
1.2	Competencia legal de la CREG.....	10
2.	DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.....	12
2.1	Revisión de la información	12
2.1.1	Situación actual.....	12
2.1.2	Estudios Adelantados	17
2.2	Descripción del problema.....	18
2.3	Causas y efectos.....	18
2.3.1	Causas.....	18
2.3.2	Efectos.....	19
2.4	Justificación.....	19
2.5	Actores e intereses.....	20
2.6	¿Qué pasa si no intervenimos?.....	20
3.	OBJETIVOS	20
3.1	Objetivo de impacto.....	20
3.2	Objetivos específicos	20
4.	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	21
4.1	Continuar con el esquema regulatorio actual	21
4.2	Reglamento de transporte por poliductos.....	21
4.3	Análisis de impactos.....	22
4.4	Conclusiones.....	23
5.	TEMAS DESARROLLADOS EN EL REGLAMENTO	24
5.1	Generalidades.....	24
5.1.1	Alcance de la regulación	24
5.1.2	Definiciones.....	25
5.1.3	Fines de la regulación	26
5.2	Obligaciones de los agentes	27
5.2.1	Obligaciones del Transportador	27
5.2.2	Obligaciones del Remitente	28
5.3	Aspectos contractuales	29
5.3.1	Contratos de transporte	30
5.3.2	Liberación de la capacidad de transporte	31
5.3.3	Procedimiento en caso de liberación temporal y definitiva de la capacidad de la capacidad de transporte	32
5.3.4	Cesión de capacidad de transporte.....	35
5.3.5	Liberación forzada de la capacidad de transporte.....	35
5.4	Manual de operaciones del Transportador.....	36
5.5	Boletín de transporte -BTP-.....	36
5.5.1	Información de acceso público.....	37
5.5.2	Información de acceso y uso exclusivo.....	37
5.6	Acceso al sistema de transporte	37

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 5

5.6.1	Reglas para el acceso al servicio de transporte.....	38
5.6.2	Reglas para la solicitud de acceso físico al Sistema de Transporte.....	39
5.6.3	Responsabilidad y propiedad de la conexión, puntos de entrada y puntos de salida.....	41
5.7	Planeación, programación, optimización y control del transporte	41
5.7.1	El plan de transporte	42
5.7.2	Nominación de capacidad contratada	42
5.7.3	Programa de transporte	43
5.7.4	Nominación de la capacidad disponible	44
5.7.5	Interrupciones del servicio de transporte	45
5.8	Aspectos de cantidad de producto	45
5.8.1	Determinación de la cantidad y la calidad de los productos.....	46
5.8.2	Existencias, entradas y salidas de producto en el sistema de transporte	46
5.8.3	Balances de cantidad de producto	46
5.8.4	Balance de Pérdidas	47
5.8.5	Incumplimientos	48
5.9	Indicadores del servicio de transporte.....	48
5.9.1	Indicadores de continuidad	49
5.9.2	Indicadores de eficiencia.....	49
5.9.3	Indicadores de la calidad de los productos	50
6.	CONSULTA PÚBLICA.....	50
	ANEXO 1. ANÁLISIS DE COMENTARIOS RESOLUCIÓN 113 DE 2017	52

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 6

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Infraestructura existente	13
Figura 2. Secuencia típica de baches y parcelas	16
Figura 3. Liberación temporal de capacidad de transporte.....	32
Figura 4. Liberación definitiva de capacidad de transporte	34
Figura 5. Esquema de una conexión	39
Figura 6. Procedimiento para la solicitud de acceso físico	40
Figura 7. Ciclo de nominación de capacidad contratada	42
Figura 8. Capacidad del sistema	44

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen alternativas	23
Tabla 2. Incumplimientos.....	48
Tabla 3. Comentarios a la Resolución CREG 113 de 2017	50

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 7

REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS POR POLIDUCTO

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1 Información General

La distribución de combustibles líquidos y GLP en Colombia abarca diferentes actividades como la importación y/o refinación, transporte, distribución (a nivel mayorista y minorista), hasta llegar a los consumidores finales.

Actualmente, Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S., es la única empresa que presta el servicio de transporte de combustibles líquidos y GLP por poliducto. Esta empresa es filial 100% de Ecopetrol.

El Sistema nacional de transporte de CENIT está conformado por el subsistema Cartagena – Baranoa y los subsistemas interconectados entre sí que unen los puntos de importación de Pozos Colorados y Buenaventura con la refinería de Barrancabermeja y diferentes centros de consumo (Bucaramanga, Medellín, Apiay, Mansilla, Toncancipá, Neiva, Cartago y Yumbo).

Dado que la producción de la refinería Barrancabermeja no es suficiente para abastecer la demanda interior, el transporte de combustibles líquidos desde la refinería de Cartagena o puertos de importación resulta crucial para asegurar el abastecimiento en el país. En este sentido, el subsistema Pozos Colorados – Galán, es hoy la principal vía para la internación de estos productos.

Cenit presta el servicio de transporte principalmente a Ecopetrol, distribuidores mayoristas de combustibles líquidos, comercializadores y distribuidores de GLP.

La actividad de transporte en la actualidad es informal y opera mediante un sistema de nominaciones de producto con base en una herramienta de CENIT, denominada EnRuta. A la fecha, sólo se han suscrito contratos de transporte para el caso del GLP¹, del JET importado y para algunos productos de Ecopetrol.

Éste último acuerdo (entre CENIT y Ecopetrol), está formalizado mediante un contrato marco de servicios, con una vigencia de 17 años (del 1 de abril de 2013 al 28 de febrero de 2030), en el cual se comprometen unas capacidades importantes para el transporte de ACEM y Nafta importada dentro del sistema de transporte, en especial en el subsistema entre Pozos Colorados – Galán, los cuales ascienden al día de hoy a más del 90% de la capacidad disponible de los cuales un 70% está comprometido bajo la modalidad de “utilice o pague” y el restante bajo la modalidad “utilice o pague”, con condiciones de liberación al mercado temporal y definitivamente.

¹ Según lo dispuesto por las resoluciones CREG 092 de 2009, 153 y 154 de 2011.
D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 8

Cenit como transportador de crudo y derivados cuenta, hasta el momento, con el manual del transportador por oleoductos descrito en el reglamento de transporte de crudo contenido en la Resolución MME 72 145 de 2014.

La información de la actividad de transporte solo se obtiene por medio de los reportes o nominaciones de CENIT (EnRuta) y el sistema de nominaciones para clientes de Ecopetrol (SINERGY). A esta información sólo tienen acceso Cenit, Ecopetrol y los diferentes remitentes. Adicionalmente, en el SICOM se puede observar información conforme a las obligaciones de reporte establecidas en la Resolución 18 2113 de 2007 del Ministerio de Minas y Energía.

Ahora, teniendo en cuenta que el reglamento de transporte de combustibles líquidos por poliducto es uno de los temas identificados por la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG – como objeto de regulación dentro de la cadena de distribución, la Comisión desde 2015 viene trabajando en diferentes propuestas que se han dado a conocer al mercado en general y que han permitido conocer más de cerca las problemáticas, sus necesidades, sus causas y las consecuencias en la competencia y prestación del servicio público.

Por ejemplo, con la propuesta puesta en consulta mediante la Resolución CREG 156 de 2015, la Comisión se concentró en poner en conocimiento del mercado obligaciones y aspectos relativos a la operación de los sistemas de transporte, dejando la posibilidad para que se regularan aspectos relativos a los mecanismos de comercialización de la capacidad de transporte y los contratos de transporte en resolución aparte.

Sobre la mencionada propuesta se recibieron 282 comentarios. Del análisis de estos comentarios, la Comisión revisó nuevamente las obligaciones del transportador, el proceso de nominación y asignación de producto, las obligaciones del remitente, el manual del transportador y otros temas sustanciales del reglamento. Del resultado de este trabajo, en el 2017 la Comisión expidió una segunda consulta del reglamento mediante la Resolución CREG 113, la cual también tuvo en cuenta el impacto del esquema de facturación en malla de refinería implementado por Ecopetrol, cambio que afectó temas operativos entre éste con los remitentes y el transportador, y que se debían incorporar en las reglas por definir para el transporte de productos por el sistema de poliductos del país.

Sobre esta segunda consulta al reglamento se recibieron 163 comentarios, se realizaron diferentes reuniones con agentes con el ánimo de conocer y entender sus observaciones y se identificaron temas que requerían nuevamente de un análisis integral por parte de la Comisión.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 9

Esta propuesta de reglamento entonces abarca y responde i) a los comentarios realizados a la Resolución CREG 113 de 2017², ii) tiene en cuenta el análisis realizado por un especialista contratado por la CREG para temas como el de las definiciones, contratos, obligaciones, balances y compensaciones, iii) tiene en cuenta condiciones descritas en el reglamento de oleoductos contenidas en la Resolución 72 145 de 2014 del MME, las cuales se hacen extensibles para la actividad de transporte por ductos, iv) responde a las necesidades de reglamentación como el de acceso abierto a terceros, conforme a la declaratoria señalada en la Ley 681 de 2001, v) define reglas para una adecuada prestación del servicio, vi) propende por definir condiciones para el adecuado comportamiento de los agentes en pro de la competencia del mercado, y vii) define reglas para contar con la información necesaria para la coordinación de la operación, la transparencia en el desarrollo de la actividad y el seguimiento a la calidad de la prestación del servicio de transporte.

1.2 Competencia legal de la CREG

Teniendo en cuenta la definición de utilidad pública de la actividad de petróleo crudo y sus derivados en el Decreto 1056 de 1953 (Código de Petróleos), se definieron desde entonces bases legales aplicables a la infraestructura de transporte por ducto del país, delimitando el servicio a oleoductos de uso público y privado. Lo anterior, advirtiendo que, aunque el concepto de poliductos no aparecía para entonces, las definiciones de oleoductos comprendían un sistema tanto para el transporte de petróleo crudo como para el de productos obtenidos en la refinación del petróleo.

Acorde con lo planteado en el Código de Petróleos, posteriormente se señaló a las actividades de transporte y distribución de petróleos y sus derivados, como servicio público, exigiendo que quienes estuviesen interesados en adelantar dichas actividades debían cumplir con las condiciones y requisitos que la normatividad estableciera.

En este sentido, la distribución de combustibles fue declarada como un servicio público conforme el artículo 2 de la Ley 39 de 1987, el cual a su vez fue complementado por el artículo 1° de la Ley 26 de 1989.

En la mencionada ley de 1987, se definió al transportador como uno de los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, siendo confirmada la vigencia de este artículo en la Ley 812 de 2003 en el artículo 61, recogida nuevamente en el párrafo 1° del artículo 2.2.1.1.2.2.1.1 del Decreto 1073 de 2015.

Para continuar con la conformación del régimen jurídico de la distribución de combustibles líquidos como servicio público, se empezaron a expedir leyes y decretos que reglamentaban las diferentes actividades. Es así como la Ley 681 de 2001 (derogada parcialmente por las Leyes 1607 de 2012, 1450 de 2011 y modificada por la Ley 1430 de 2010), estableció para la actividad de transporte, que el gobierno por conducto del

² Los comentarios recibidos a la Resolución CREGG 113 de 2017, se encuentran incluidos en el del presente documento.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 10

Ministerio de Minas reglamentaría las tarifas en pesos por kilómetro/galón por concepto de transporte a través del sistema de poliductos, y que el sistema de transporte por poliductos de propiedad de Ecopetrol, se declaraba de acceso abierto a terceros bajo el principio de no discriminación.

La Ley 812 de 2003 (derogada parcialmente por las leyes 1753 de 2015 y 1450 de 2011) definió al transportador como uno de los agentes de la cadena de distribución de combustibles. Esta definición sigue estando vigente conforme lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.2.1.2 del decreto 1073 de 2015.

El Decreto 1760 de 2003 (modificado por el decreto 4137 de 2011, por la ley 1213 de 2008, por el decreto 409 de 2006 y por el decreto 2394 de 2003 y derogado parcialmente por la ley 1118 de 2006) determinó como uno de los objetivos de Ecopetrol, el transporte y almacenamiento de hidrocarburos, derivados y productos a través de los sistemas de transporte propios y de terceros, tanto en el territorio nacional como en el exterior con la única excepción del transporte comercial de gas natural en el territorio nacional.

Posteriormente, el Decreto Ley 4299 de 2005 reiteró la condición del servicio público de todas las actividades que conformaban la cadena de distribución de combustibles y reglamentó los medios por los que se podía realizar el transporte de combustibles líquidos, estableciendo en su artículo 16, hoy recogidos en el artículo 2.2.1.1.2.2.3.85 del Decreto 1073 de 2015 así: terrestre, por poliductos, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. En este sentido también se estableció que la actividad de transporte por poliducto se regiría por un reglamento de transporte que expediría el Ministerio de Minas y Energía; siendo esta una de las funciones reasignada a la CREG en el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 4299 de 2005, el cual estableció que la regulación de la actividad de transporte le correspondería a la Comisión.

En el artículo 100 de la Ley 1450 de 2011 se estableció que el Sistema de Información de Combustibles Líquidos, SICOM, sería la única fuente de información oficial a la cual deben dirigirse las autoridades administrativas de cualquier orden acerca de la información de los agentes y entonces conceder los permisos de operación correspondientes, siendo esta una herramienta de control para los agentes de la cadena.

Además del marco regulatorio antes descrito, la Ley 142 de 1994 en sus numerales 14.28 y 74.1, definió el servicio domiciliario de gas combustible, y otorgó facultades a la CREG para regular el ejercicio de las actividades de dicho sector, el cual comprende al Gas Licuado del Petróleo - GLP.

Teniendo en cuenta que el transporte de GLP se ha venido desarrollado en los últimos años a través de ductos de uso compartido con otros combustibles derivados del petróleo, y que la CREG con base en las normas mencionadas en el párrafo anterior, cuenta con facultades y competencias para regular esta actividad, se expidió la Resolución 092 de 2009 en la cual se incorporaron obligaciones de los transportadores de GLP por ductos, requisitos mínimos de los contratos y señales respecto de la condición de libre acceso a

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 11

los bienes de transporte, los cuales son congruentes y están directamente relacionados con los temas objeto del reglamento de transporte por ductos de combustibles líquidos.

Así las cosas, y de acuerdo con las obligaciones de los transportadores de GLP a través de ductos, mediante la Resolución CREG 153 de 2014, la Comisión decidió adoptar unos criterios generales que aplicarían al transporte de GLP, y de esta forma ajustaría las disposiciones que fueron recogidas en la Resolución 092 de 2009, especialmente para aclarar el alcance de las obligaciones de los transportadores, las condiciones de solicitud de transporte, recibo y entrega de productos en el sistema, equipos de medición, compensaciones, y demás eventos que pudieren ser necesarios ampliar para mayor claridad en la aplicación de la normatividad.

Según el marco legal y regulatorio antes expuesto, y conforme con la reasignación de funciones y competencias del Ministerio de Minas y Energía según lo establecido en el artículo 3 del Decreto Ley 4130 de 2011 y las funciones del literal b, artículo 4 del Decreto 1260 de 2013, la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, tiene las facultades legales para regular la actividad de transporte de combustibles líquidos y GLP por ductos, entre otras.

2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

2.1 Revisión de la información

2.1.1 Situación actual

La cadena de distribución de combustibles líquidos en el país está compuesta por los siguientes agentes: refinador, importador, almacenador, transportador, distribuidor mayorista, distribuidor minorista y gran consumidor.

De otra parte, para el caso particular del Gas Licuado de Petróleo, GLP, la cadena de prestación del servicio público domiciliario está compuesta por los siguientes agentes: comercializador mayorista, transportador por ductos, distribuidor y comercializador minorista.

El sistema de poliductos es una red de tuberías utilizada por el transportador y remitentes de la cadena de distribución de combustibles (distribuidores mayoristas y grandes consumidores) y del servicio público domiciliario de GLP (comercializadores mayoristas y distribuidores). Esta red cuenta con una capacidad de transporte de aproximadamente 381 Kilobarriles por día -Kbd- y con una extensión de más o menos 3625 Km. Actualmente la empresa CENIT, filial 100% de ECOPETROL es el transportador por poliducto, especializado en el transporte y logística de hidrocarburos en el país. ECOPETROL por su parte continúa realizando la operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte para lo cual suscribió contratos con CENIT.

La red de poliductos se compone de diferentes líneas así: desde pozos colorados en Santa Marta (Magdalena), se deriva una línea de poliducto que pasa por Ayacucho, Galán

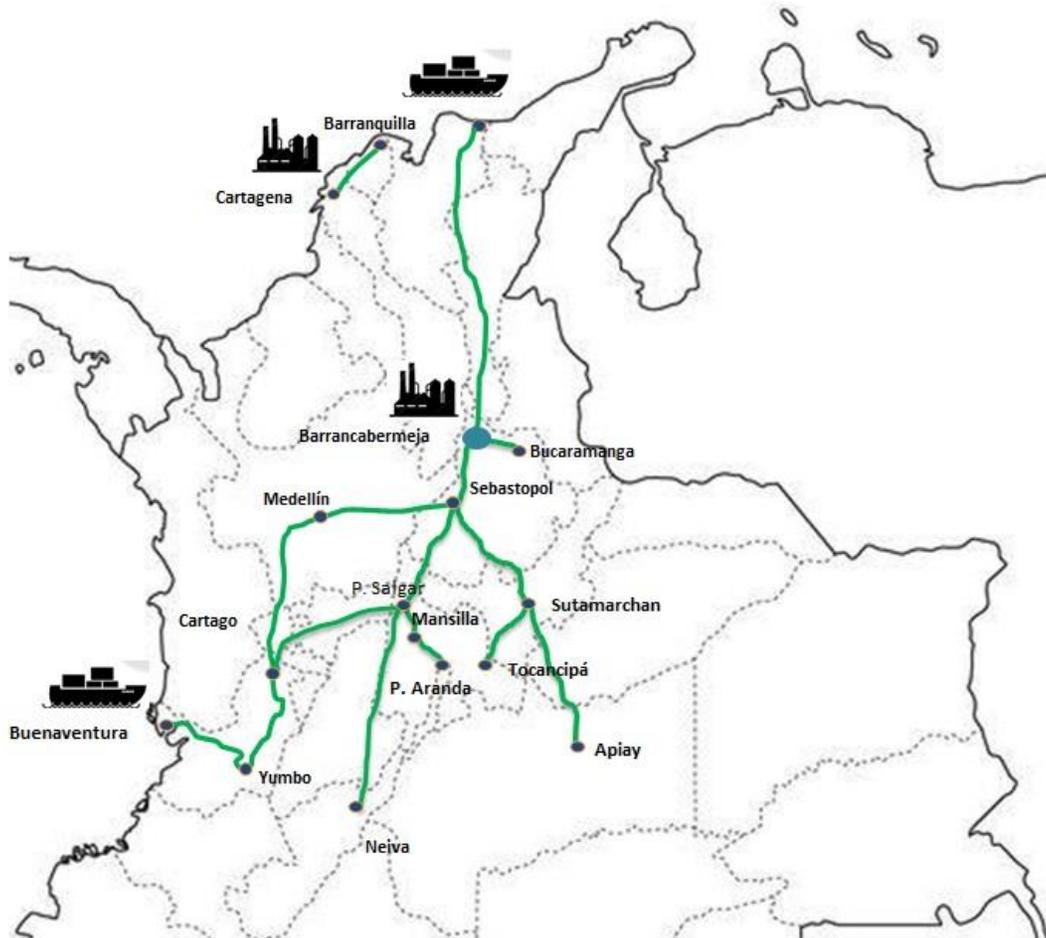
D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 12

y Sebastopol. Desde Sebastopol se desprenden diferentes líneas. La primera pasa por Medellín, Manizales, Cali y Buenaventura. La segunda pasa por Vasconia, Cartago y Yumbo. La tercera línea pasa por Gualanday hasta Neiva. La Cuarta línea pasa por Mansilla hasta Puente Aranda. La quinta línea pasa por Sutamarchán hasta Tocancipá. La Sexta línea Tunja hasta Castilla.

A continuación, la Figura 1 muestra la infraestructura existente de transporte por poliductos:

Figura 1. Infraestructura existente



Fuente: Elaboración CREG.

Así mismo, se presenta a continuación la información correspondiente a las longitudes, capacidades y productos transportados en cada sistema³:

Sistema Pozos colorados – Galán:

³ La información de las longitudes y capacidades de los poliductos y propanoductos utilizó como referencia el estudio descriptivo de las actividades de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo que elaboró Roberto Albán en diciembre de 2013 para la CREG.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 13

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
503	93.6	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene

Sistema Cartagena - Baranoa:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
103.7 línea 12"	30.9	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene

Sistema Buenaventura - Yumbo:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
102.7 5.2 línea 6" 13.0 línea 8" 24.5 línea 12"	22.1	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene

Sistema Galán - Sebastopol:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
116.23 línea 12"	57.7	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene
114.35 línea 16"	142.6	

Sistema Sebastopol – Puerto Salgar:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
136.5 línea 12"	75.8	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene
134.8 línea 16"	168.4	

Sistema Galán – Salgar (Línea de 8" dedicada al transporte de GLP):

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
245.0 Línea de 8"	14.4	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene

Sistema Salgar – Mansilla:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
94.5 Línea de 10" 14.9 Línea de 12"	34.7	Jet, Diésel, Nafta, Gasolinas, Kerosene

Sistema Mansilla – Puente Aranda:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
43.3 Línea de 10"	68.4	Jet, Diésel, Gasolinas

Siistema Puente Aranda – El Dorado:

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 14

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
9.5 Línea de 6"	16.0	Jet, Diésel, Gasolinas

Sistema Sebastopol - Medellín:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
37.5 Línea de 10"	37.5	Jet, Diésel, Gasolinas
90.8 Línea de 12"	90.8	
35.5 Línea de 16"	35.2	

Sistema Medellín - Cartago:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
389.3 Línea de 10"	49.1	Jet, Diésel, Gasolinas, Kerosene
4.4 Línea de 12"	19.7	

Sistema Salgar – Manizales – Cartago:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
79.5 Línea de 6"	23.3	Diésel, Gasolinas
128.0 Línea de 8"		

Sistema Cartago - Yumbo:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
48.7 Línea de 6"	13.0	Jet, Diésel, Gasolinas, Kerosene
48.0 Línea de 8"		
61.0 Línea de 10"		

Sistema Sebastopol - Tocancipá:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
175.2 Línea de 16"	75.8	Diésel, Gasolinas, Nafta y GLP
100.7 Línea de 20"		

Sistema Sutamarcan - Apiay:

Longitud (KM)	Capacidad (KB/Día)	Productos
136.0 Línea de 12"	60.0	Diésel, Gasolinas, Nafta
119.8 Línea de 16"		

De las características especiales de la cadena de suministro, es importante resaltar que, del lado de la oferta, ECOPEPETROL es el principal refinador y por tanto el único que suministra los productos derivados del petróleo que luego son transportador por la red. Del lado de la demanda, existen diferentes distribuidores mayoristas y grandes consumidores, para el caso de combustibles líquidos, y comercializadores mayoristas y

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 15

distribuidores, para el caso del GLP, que son los compradores de los combustibles que son transportados por la red de poliductos.

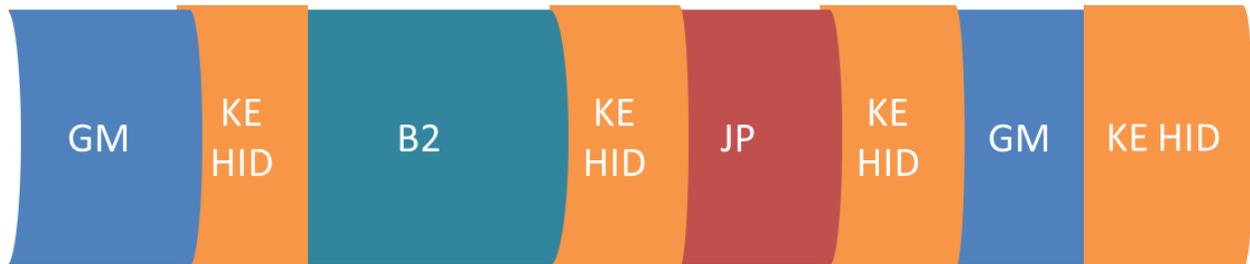
Teniendo en cuenta lo anterior, este mercado se comporta como un monopolio natural operado por ECOPETROL, pero cuyos activos son propiedad de CENIT (filial de ECOPETROL).

En cuanto a los aspectos operativos, los productos que son comprados por los distribuidores mayoristas y grandes consumidores son nominados a través de solicitudes de transporte. No existen contratos formales entre el transportador y los remitentes (compradores de producto) para el caso de los combustibles líquidos diferentes a GLP. Para el caso del GLP, los distribuidores tienen contratos de capacidad de transporte suscritos con el transportador.

Durante el transporte se realiza la inyección de baches⁴ al poliducto de diferentes productos uno a continuación de otro, de acuerdo con la programación que realiza el transportador, resultado de las solicitudes (nominaciones) que realizan los remitentes. Las parcelas⁵ de producto que van dentro de cada bache son separados por un producto diferente⁶ con el objetivo de no afectar la calidad de los productos transportados.

En la Figura 2 se muestra un ejemplo de un bache típico de productos en desarrollo de la operación del sistema de transporte por poliducto:

Figura 2. Secuencia típica de baches y parcelas



Fuente: Elaboración CREG.

GM: Gasolina motor, B2: Biodiesel, KE HID: Queroseno hidrotratado (producto separador), JP: Jet Fuel.

La coordinación de la operación para que los productos sean distribuidos en la cadena cuenta con las siguientes etapas de programación:

⁴ Parcelas de productos diferentes perfectamente diferenciadas física y volumétricamente, que se transportan una a continuación de otra, en una secuencia predefinida según la logística determinada por el transportador, y entre las cuales se generan las correspondientes Interfases.

⁵ Cantidad determinada de un mismo producto que es transportada como unidad por cada subsistema de y que transita a través de él de manera diferenciada de los otros productos transportados.

⁶ Tradicionalmente se utilizaban como separadores Virgin Oil. Actualmente el producto que se utiliza es Queroseno Hidrotratado.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 16

- **Refinería:** se producen los productos que son suministrados a los agentes.
- **Transporte:** se revisa la capacidad de las líneas, los baches, disponibilidad de almacenamiento en puntos de origen destino y tiempos, y otros aspectos necesarios para llevar el producto desde los puntos de entrada hasta los puntos de salida del sistema de transporte.

En el transporte, CENIT se encarga de realizar la programación para el recibo y entrega de los productos. Además, recibe las nominaciones de los remitentes y las confirma con algunos días de anticipación. Por su parte los remitentes reciben un ticket con la cantidad que el transportador les entrega.

CENIT actualmente lleva una cuenta de balance por cada remitente en la que registra los recibos en los puntos de entrada y las entregas en los puntos de salida.

El mayor volumen de productos que se transporta por la red de poliductos es, en su orden, así:

- Gasolina motor corriente
- Gasolina motor extra
- Biodiesel (B2)
- Jet A1
- Nafta

Los remitentes nominan las cantidades de productos, expresadas en barriles, para que el transportador realice su respectivo programa de transporte. Dichas cantidades serán entregadas en un determinado punto de salida, para un periodo de nominación específico.

Respecto de los aspectos comerciales, como se mencionó antes, actualmente no existen contratos de transporte entre el transportador y los remitentes, a excepción del caso de GLP. Sin embargo, para el caso del transporte de los otros productos las partes acuerdan la modalidad de pago, pólizas de seguro y facturación.

2.1.2 Estudios Adelantados

La Comisión, en el marco de la expedición del reglamento en cuestión, contrató los siguientes estudios:

- **Análisis base del reglamento de transporte de combustibles líquidos (2015):** Estudio desarrollado por la firma SNC – LAVALIN cuyos resultados fueron presentados a los interesados el 16 de diciembre de 2014. A través de la Circular CREG N° 120 de 2014 se convocó a los interesados con el fin de remitir, hasta el 30 de enero de 2015, comentarios y observaciones a dicho estudio.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 17

Posteriormente, la firma analizó dichos comentarios y remitió su propuesta de respuesta a los mismos.

- **Propuesta ajustes y comentarios al RTP (2019):** Esta contratación tuvo como objeto apoyar el proceso de elaboración, consulta, comentarios y resolución definitiva del Reglamento Único de Transporte por Poliductos. Este contrato fue adelantado por el Ingeniero Gabriel Vargas-

2.2 Descripción del problema

Ausencia de reglas claras para el libre acceso al servicio de transporte por poliductos

Del análisis realizado a la normatividad vigente, descrita en el numeral 1.2 del presente documento, y de las condiciones actuales del mercado se evidencia que para el caso de los combustibles líquidos:

- Existe un monopolio natural en la prestación del servicio de transporte de combustibles líquidos.
- No se garantiza la prestación del servicio de transporte en igualdad de condiciones para todos los remitentes.
- No se cuenta con contratos entre el transportador y los remitentes para todos los productos.
- Falta de información a los remitentes acerca de las capacidades disponibles para contratar el servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, y según lo señalado en el numeral 2.1.1 del presente documento, en Colombia la actividad de transporte por poliductos es un monopolio natural, razón por la cual se hace necesario garantizar el libre acceso al servicio y a la infraestructura con el fin de promover efectivamente la libre competencia en otras actividades de la cadena de prestación del servicio en beneficio de los usuarios.

2.3 Causas y efectos

2.3.1 Causas

- Asimetrías de información.
- No existe una regulación que le permita a los agentes contar con reglas claras respecto de las obligaciones del transportador y los remitentes.
- El servicio de transporte de poliductos en Colombia se comporta como un monopolio natural operado por ECOPETROL, pero cuyos activos son propiedad de CENIT (filial de ECOPETROL).
- Capacidad limitada en la infraestructura de transporte por poliducto.
- No se prioriza el abastecimiento de la demanda nacional.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 18

2.3.2 Efectos

En el mercado

- Falta de transparencia para el acceso físico y al servicio de transporte por poliductos.
- Falta de reglas sobre el monopolio natural que permitan propender por un acceso al sistema en condiciones de competencia y eficiencia.

Transportador

- Poca inversión en infraestructura de transporte por poliducto.
- No hay facilidades de conexión de los puertos con la infraestructura de poliductos hacia el interior del país.

Remitentes

- Debido a la limitación en la capacidad de la infraestructura, no cuentan con acceso al servicio siempre que lo requieran, tanto para producto importado como nacional.
- Desabastecimiento por no tener la información de las capacidades disponibles a contratar.
- Acaparamiento del lleno de línea por parte de otros remitentes (distribuidores mayoristas) por no contar con contratos que garanticen la adecuada prestación del servicio.

Estado colombiano

- Imposibilidad de realizar la supervisión, control y vigilancia del servicio de transporte al no contar con la regulación adecuada.

2.4 Justificación

En la Ley 681 del 2001 se declaró al sistema de poliductos de acceso abierto a terceros con el fin de garantizar dicho acceso con base en el principio de no discriminación. Teniendo en cuenta esta disposición y que el transporte de combustibles líquidos es un servicio público, se debe regular dicha actividad y las funciones de regulación del transporte por poliducto están en cabeza de la CREG según lo previsto en los Decretos 4130 de 2011 y 1260 de 2013.

Con la reasignación de funciones a la CREG a partir de los decretos mencionados, la CREG retoma el tema y propone una regulación económica referente al transporte por poliducto considerando la ausencia de contratos formales, el monopolio natural del transporte por ductos, la característica especial del suministro con un único productor que además es quien opera la infraestructura de transporte y las necesidades de reglamentación en algunos aspectos de la actividad.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 19

En este contexto, la CREG pone a consideración de los interesados una resolución de consulta, Resolución CREG 232 de 2020, con el fin de regular el servicio de transporte por poliducto estableciendo reglas claras que consideren las características de la operación y el principio del libre acceso a terceros que garantice la prestación de un servicio eficiente y en igualdad de condiciones para todos los agentes.

2.5 Actores e intereses

- Agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos: refinador, importador, almacenador, transportador, distribuidor mayorista, distribuidor minorista y gran consumidor.
- Agentes de la cadena de prestación del servicio público domiciliario de GLP: comercializador mayorista, transportador por ductos, distribuidor y comercializador minorista.
- Usuarios del servicio: distribuidores mayoristas, grandes consumidores, comercializadores minoristas y distribuidores.
- Estado Colombiano: Ministerio de Minas y Energía – MME; Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios - SSPD; Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG.

2.6 ¿Qué pasa si no intervenimos?

- No se garantiza el acceso abierto a terceros con base en el principio de no discriminación.
- Desabastecimiento por ineficiencia en el uso del sistema de transporte que provoque la utilización de carrotanques para el transporte de los productos y el aumento en el precio de estos.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo de impacto

Asegurar el acceso sin discriminación a los sistemas de transporte por poliductos.

3.2 Objetivos específicos

- Dar señales que promuevan la oportuna ampliación del sistema de transporte según las necesidades del mercado.
- Promover la competencia y evitar prácticas restrictivas de la misma.
- Separar operativamente las actividades de refinación y transporte.
- Garantizar la operación eficiente y continua de los sistemas de transporte.
- Disponer oportunamente de información necesaria para la coordinación de la operación, la transparencia en el desarrollo de la actividad y el seguimiento a la calidad de la prestación del servicio de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 20

4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

4.1 Continuar con el esquema regulatorio actual

Para el caso de los combustibles líquidos diferentes al GLP no existen reglas claras para el acceso al servicio de transporte, las mismas se establecen informalmente entre las partes (transportador y remitente) y no cuentan con la suscripción de contratos.

Teniendo en cuenta lo anterior y las características de la regulación actual para el caso del GLP, se han identificado diversas problemáticas que deben abordarse para permitir un mejor desarrollo del servicio de transporte por poliductos.

En este sentido, el esquema vigente no permite generar herramientas dirigidas a resolver dichos problemas para dar cumplimiento a los objetivos propuestos por la normatividad vigente.

Por lo anterior, se deben considerar otras alternativas regulatorias que estén orientadas al cumplimiento de dichos fines.

4.2 Reglamento de transporte por poliductos

Con el fin de dar cumplimiento a los fines previstos por la normatividad vigente y resolver las problemáticas identificadas, se propone desarrollar un marco regulatorio que contenga las reglas de comportamiento a las que deben someterse los agentes que estén involucrados en el servicio de transporte por poliductos.

Dentro de las disposiciones propuestas se incluyen las siguientes:

- i) Obligaciones de las partes: transportador y remitentes
- ii) Aspectos contractuales
- iii) Contenido mínimo del Manual de Operaciones
- iv) Boletín informativo de transporte
- v) Acceso al servicio de transporte
- vi) Plan de transporte
- vii) Proceso de nominación y asignación
- viii) Programa de transporte
- ix) Aspectos de Cantidad
- x) Indicadores de Servicio

En este contexto, con los temas señalados previamente se estarían abordando las reglas que permitirían dar señales claras para dar cumplimiento al objetivo de “Asegurar el acceso sin discriminación a los sistemas de transporte por poliductos”.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 21

4.3 Análisis de impactos

Con el fin de realizar el análisis de impactos de las alternativas propuestas, se utilizó la técnica del Análisis Multicriterio, la cual consiste en construir una serie de criterios y sus puntajes respectivos para comparar diferentes alternativas.

Para este caso, se identificaron los siguientes criterios con sus respectivos pesos y puntajes:

Listado de Criterios	Puntaje 1: 1	Puntaje 2: 5	Puntaje 3: 10
Criterio1 (0,4): Efectividad para asegurar el acceso al Sistema de Transporte por Poliductos	Baja efectividad de la medida sustentada en evidencia	Media efectividad de la medida sustentada en evidencia	Alta efectividad de la medida sustentada en evidencia
Criterio 2 (0,2): Impactos negativos para el Estado: (i) Deterioro de la infraestructura vial por el transporte terrestre de combustibles líquidos. (ii) Costos asociados a la logística de abastecimiento de combustibles para el país (importación, refinación, etc).	Altos costos para el Estado	Costo Medio para el Estado	Costo Mínimo para el Estado
Criterio 3 (0,2): Costos para los Agentes: Costos de logística de transporte terrestre de los combustibles líquidos.	Altos costos para los Agentes	Costo Medio para los Agentes	Costo Mínimo para los Agentes
Criterio 4 (0,2): Costos para los Usuarios: Aumento en los precios de los combustibles líquidos.	Altos costos para los Usuarios	Costo Medio para los Usuarios	Costo Mínimo para los Usuarios

Posteriormente, se procedió a evaluar y asignar el puntaje a las alternativas propuestas obteniendo lo siguiente:

Alternativas	Criterio1: Efectividad para asegurar	Criterio 2: Impactos negativos	Criterio 3: Costos para los Agentes.	Criterio 4: Costos para los Usuarios.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 22

	el acceso al Sistema de Transporte por Poliductos.	para el Estado.		
Alternativa 1: Continuar con el Esquema Regulatorio Actual	1	5	5	5
Alternativa 2: Expedición Reglamento de Transporte por Poliductos	10	10	10	10

Finalmente, se calculó el impacto de las alternativas utilizando la siguiente expresión:

$$Impacto = \sum Puntaje (promedio)_i \times Peso_j$$

Alternativas	Impacto
Alternativa 1: Continuar con el Esquema Regulatorio Actual	3,4
Alternativa 2: Expedición Reglamento de Transporte por Poliductos	10

4.4 Conclusiones

Tabla 1. Resumen alternativas

Alternativa	Descripción de la alternativa	Entidad que ejecuta la alternativa	Entidad que hace cumplir la alternativa	Tiempo de implementación
1. No Regular	Continuar con el esquema regulatorio actual	Transportador (CENIT)	MME SSPD (Caso GLP)	Inmediato
2. Regular	Desarrollar un reglamento para asegurar la prestación del servicio de transporte de	CREG	MME SSPD (Caso GLP)	Seis (6) meses

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 23

Alternativa	Descripción de la alternativa	Entidad que ejecuta la alternativa	Entidad que hace cumplir la alternativa	Tiempo de implementación
	manera eficiente y sin discriminación para los agentes.			

De lo analizado en los numerales anteriores, esta Comisión considera que la alternativa descrita en el numeral 4.2 del presente documento es la propuesta que contribuiría a resolver el problema planteado.

5. TEMAS DESARROLLADOS EN EL REGLAMENTO

En los apartes siguientes del presente documento se pretende profundizar en los diferentes temas que han sido propuestos en la Resolución CREG 232 de 2020.

El reglamento de transporte por poliducto, puesto a consideración de los interesados mediante Resolución CREG 232 de 2020, es el marco normativo que define las reglas de juego a las que deben someterse los agentes para el desarrollo de la actividad de transporte por poliducto. A continuación, se presenta el contenido de la propuesta regulatoria que incluye las obligaciones de los agentes, los aspectos contractuales, los contenidos del manual de operaciones y el boletín de transporte, las reglas para el acceso al sistema de transporte, los aspectos relativos a la planeación, programación, optimización y control, los aspectos asociados a la cantidad de producto y finalmente, los indicadores del servicio de transporte.

5.1 Generalidades

Como parte de las generalidades, se profundizará en aspectos relacionados con el alcance de la regulación, las definiciones y los compromisos de los agentes en relación con los fines de la regulación.

5.1.1 Alcance de la regulación

Como punto de partida, se debe mencionar que en esta propuesta la Comisión ha decidido regular lo estrictamente relacionado con la actividad de transporte por poliducto. Lo anterior indica que, temas que habían sido incluidos en versiones anteriores del reglamento de transporte como por ejemplo, obligaciones para el refinador o importador, no hacen parte de la Resolución CREG 232 de 2020.

De otra parte, vale la pena mencionar que en esta nueva propuesta no se incluye una definición explícita de las compensaciones por incumplimientos. En esta propuesta, la Comisión ha querido definir una serie de incumplimientos que serán causal de compensaciones, las cuales, han sido incluidas en esta nueva propuesta dentro de los aspectos que podrán acordar las partes en los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 24

Un elemento adicional que se ha incorporado en la nueva propuesta es la posibilidad de liberación y cesión de capacidad. Para el caso de la liberación de capacidad se puede dar de forma temporal o definitiva, mientras que en el caso de la cesión sería una situación en la que se realiza una entrega de la posición contractual sobre la capacidad inicialmente contratada. Los detalles de estos aspectos serán profundizados en el numeral 5.3 del presente documento.

5.1.2 Definiciones

Con respecto a las definiciones, en la presente sección se presentan algunas aclaraciones con respecto a algunas definiciones que son utilizadas con frecuencia en la propuesta de reglamento de transporte por poliducto, que son importantes para el entendimiento del mismo y que no son desarrollados en otros capítulos del presente documento.

En primer lugar, con el objetivo de agrupar dentro de una misma categoría a todos los productos que son transportadas a través del sistema de transporte, se ha incluido la siguiente definición.

Producto o Productos: *Para efectos de este reglamento, se entenderán como todos los combustibles líquidos derivados del petróleo, biocombustibles y sus mezclas, y el gas licuado de petróleo (GLP), que se transportan por el Sistema o Subsistema de poliductos.*

Para efectos de lograr un mayor entendimiento de las diferentes categorías que permiten agrupar los activos que hacen parte de la infraestructura de prestación del servicio de transporte por poliductos, se han planteado tres definiciones. En primer lugar, para agrupar el conjunto de activos que prestan el servicio de transporte por poliducto en todo el territorio nacional se incluyó la definición:

Sistema nacional de transporte por poliducto: *Conjunto de Sistemas de Transporte de Productos por ductos ubicados en el territorio nacional.*

Para agrupar los activos para la prestación del servicio que pertenecen a un transportador, se incluyó la definición:

Sistema de Transporte por Poliducto o Sistema de Transporte: *Conjunto activos de transporte que son de propiedad de un transportador y que son utilizados para ejercer actividad de transporte de Productos. Comprende todas las instalaciones físicas necesarias para el transporte de Productos entre estos, los puertos, la tubería, las unidades de bombeo, las estaciones de medición, los sistemas de control, los sistemas auxiliares y las Instalaciones de almacenamiento operativo de transporte.*

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 25

En tercer lugar, con el objetivo de agrupar los activos que se encuentran entre un punto de entrada y un punto de salida y que permiten el análisis independiente de variables operativas, se ha planteado la siguiente definición:

Subsistema de Transporte por poliducto o Subsistema : Agrupación de poliductos del Sistema de Transporte, aprobados por la Comisión, previa solicitud del Transportador, comprendida entre uno o varios puntos de entrada y uno o varios puntos de salida, cuya operación puede ser individualizada, y para el cual el Transportador podrá comprometer su capacidad mediante contratos de transporte, y se obliga a realizar balances de cantidad, determinar sus pérdidas, realizar el Plan y el programa de transporte, adelantar las nominaciones, acordar protocolos operativos y determinar las compensaciones por incumplimientos de las Partes, entre otros aspectos.

5.1.3 Fines de la regulación

Las medidas consideradas en la resolución que acompaña este documento son el resultado del análisis que la Comisión ha realizado sobre el mercado de distribución de combustibles líquidos en el país, las mejores prácticas de regulación, los principios constitucionales y competencias de la CREG.

Conscientes que la dinámica de un mercado y la velocidad del cambio es difícil de anticipar en muchos aspectos por parte del regulador, es propicio que la regulación se desarrolle de manera que pueda atender estas necesidades, considerando además que este tipo de situaciones han ocurrido en otros países y han sido documentados ampliamente por la OCDE. En este contexto, la CREG realizó una revisión de su enfoque regulatorio y ahora se encuentra encaminado a la promoción de la iniciativa privada mediante flexibilización de reglas (donde sea posible), estableciendo reglas y comportamientos generales dentro de un mercado. Para ello, la transparencia y el acceso oportuno a la información juegan un rol central para la regulación, la inspección, vigilancia y control de la autoridad competente y la participación activa e interacción entre agentes regulados. Solo con mayor transparencia se puede fomentar la iniciativa privada.

Los fines regulatorios hoy propenden por una regulación más oportuna, simple y eficaz a través de la transparencia en la información y el accionar de los agentes, la comunicación y transparencia entre el regulador y agentes, y entre agentes, y la autorregulación como una manera de dinamizar y dar flexibilidad a las reglas emitidas para temas específicos con el fin de viabilizar que el mercado se adapte al cambio de manera eficaz.

En consecuencia, se proponen en la Resolución CRG 232 de 2020, reglas de comportamiento de los agentes regulados enfocados a atender los fines regulatorios en su actuar y señalar que se entenderá contrario a ello cualquier participación, acto, contrato o practica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de eludir dichos fines o confundir, engañar u ocultar información a otros agentes del mercado o las autoridades. Asimismo, los agentes regulados deben cumplir los compromisos y declaraciones que realicen frente a terceros o frente al mercado y por ello la información que suministren

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 26

debe tener como propósito el permitir y facilitar la comprensión de sus productos y servicios ofrecidos.

5.2 Obligaciones de los agentes

Teniendo en cuenta los objetivos del presente proyecto regulatorio, publicado mediante Resolución CREG 232 de 2020, esta Comisión considera que, además del cumplimiento de las normas y reglamentos técnicos vigentes aplicables a las instalaciones y al ejercicio de su actividad, los Transportadores por poliducto y los Remitentes deberán cumplir con ciertas obligaciones en desarrollo de la actividad de transporte y el uso de la capacidad de transporte por poliductos.

A continuación, se presentan, de manera general, algunas de las obligaciones propuestas:

5.2.1 Obligaciones del Transportador

5.2.1.1 Obligaciones del Transportador con respecto al acceso al servicio de Transporte.

Con el fin de dar cumplimiento al objetivo planteado en el presente proyecto regulatorio de “*asegurar el acceso sin discriminación a los sistemas de transporte por poliductos*”, se propone como obligación del transportador permitir el libre acceso a terceros. Así mismo, en atención a lo previsto en el artículo 47 del Código de Petróleos, se deberá asignar la capacidad sobrante en los poliductos mientras tal sobrante exista.

5.2.1.2 Obligaciones del Transportador con respecto a la operación del Sistema de Transporte

En cuanto a la operación del sistema de transporte, se considera que el transportador debe recibir y aceptar las nominaciones de los remitentes. Adicionalmente, será el responsable de transportar, custodiar, almacenar y trasegar el producto garantizando la medición en los puntos de entrada y salida.

De otra parte, con el fin de garantizar la eficiencia en la operación del sistema, se debe contar con información clara sobre el balance de cantidad para asegurar el lleno de línea, definiendo el volumen operativo por remitente.

5.2.1.3 Obligaciones del Transportador con respecto al reporte de información.

En relación con el reporte de información por parte del transportador, este deberá publicar las modalidades contractuales y reportar, entre otros, la información operacional. Así mismo, debe presentar informes al Ministerio de Minas y Energía, relativos a los programas de operación, mantenimientos, emergencias, y el plan de mejoramiento de la infraestructura.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 27

5.2.1.4 Obligaciones del Transportador con respecto al Manual de operaciones del Transportador.

En cuanto al Manual de Operaciones del Transportador, este debe elaborarlo y publicarlo para conocimiento de todos los interesados.

5.2.1.5 Obligaciones del Transportador con respecto la infraestructura del Sistema de Transporte.

La infraestructura del sistema de transporte debe estar disponible para los interesados y contar con los mecanismos necesarios para el control e inspección. Para ello, deberá contar con un programa de calibración para los instrumentos de medición y control, así como ejecutar un programa de mantenimiento.

Finalmente, el transportador deberá contar con un programa de gestión de activos y certificarse en ISO 50001 en un periodo no menor a dos (2) años.

5.2.1.6 Obligaciones del Transportador en relación con respecto a la calidad del producto.

Todos los productos entregados en los puntos de salida deben cumplir con la calidad con la que fueron recibidos por el transportador en el punto entrada. Adicionalmente, el transportador debe definir para el producto no conforme un plan de manejo de este producto.

5.2.1.7 Otras obligaciones del Transportador.

- Celebrar un contrato de transporte con el Remitente donde se establezcan las condiciones del servicio.
- Cumplir con las normas establecidas por la autoridad competente en materia de protección y preservación del medio ambiente, incluyendo entre otros los procedimientos de cierre y abandono del poliducto.
- Diseñar y publicar en el BTP un procedimiento para realizar el correcto proceso de desmantelamiento o abandono de infraestructura.

5.2.2 Obligaciones del Remitente

- Celebrar un contrato de transporte con el transportador (Condiciones del Servicio). Ver numeral 5.3 del presente documento.
- Nominar oportunamente al transportador las Cantidades requeridas
- Entregar la cantidad autorizada por el transportador en los Puntos de Entrada y Recibirla en los Puntos de Salida (Programación de Entregas y Recibos)

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 28

- Instalaciones del remitente:
 - Mantenimiento preventivo y correctivo
 - Permisos, licencias y autorizaciones vigentes
- Pago de tarifas e impuestos a su cargo
- Mantener dentro del Sistema de Transporte los volúmenes operativos del lleno de línea definidos por el Transportador
- Cumplir Manual de Operaciones del Transportador y normatividad vigente (marcación, aditivación y mezcla de producto)
- Suministrar oportunamente información:
 - Necesaria para preparación del Plan de Transporte.
 - Cesiones
 - Riesgos, contingencias, siniestros, actos ilícitos que afecten la entrega y recibo.

5.3 Aspectos contractuales

La regulación se fundamenta en criterios técnicos relativos a la naturaleza y la dinámica del servicio público, en este caso, la distribución de combustibles líquidos que incluye la actividad de transporte por poliducto.

Por medio del seguimiento y del análisis de la evolución de este sector, se toman decisiones regulatorias que pretenden orientar su dinámica hacia la prestación eficiente del servicio público.

En el contexto de la relación comercial entre transportadores y remitentes, potenciales barreras artificiales a la entrada de competidores, falta de información y falta de suscripción de contratos, representan ineficiencias para la prestación del servicio, que a su vez podrían generar mayores costos de transacción y que serían en últimas trasladadas al consumidor final.

Desde el punto de vista del regulador, el análisis de la relación comercial entre el transportador y sus remitentes, y, la consecuente identificación de ineficiencias, hace necesario evaluar alternativas de regulación, con el fin de mejorar las condiciones de esta actividad.

Para ello, en el presente numeral se establecen las condiciones mínimas que debe cumplir el transportador y los remitentes en sus contratos de transporte, así como la descripción de condiciones para la liberación de la capacidad de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 29

5.3.1 Contratos de transporte

Teniendo en cuenta el alcance de la regulación descrito en el numeral 5.1.1 del presente documento y de la revisión hecha por la Comisión del desarrollo de la actividad de transporte, se identificaron condiciones mínimas que facilitarían la negociación entre las partes.

Para efectos de la presente regulación, se entiende por condición mínima aquella característica que debe estar contenidas en el contrato de forma sustancial. Esto implica que no se trata del título de una cláusula, sino de su contenido y eventual aplicación durante la vigencia del contrato.

Las condiciones mínimas establecidas a continuación se diagnosticaron a la luz de los criterios de transparencia, independencia, neutralidad y eficiencia. Lo anterior se considera en el marco de la negociación de los contratos y de la prestación del servicio de connotación público.

Las condiciones mínimas son de tres (3) índoles: i) de estructura, ii) operativas, y iii) comerciales.

- i) Condiciones mínimas de estructura del contrato: estas condiciones son esenciales para la prestación del servicio y tienen como objeto establecer condiciones claras en el ejercicio de la relación. En esta categoría están las condiciones de:
- Manifestación expresa por las partes de la sujeción del contrato de transporte a la resolución que soporta el presente documento, al manual de operaciones del transportador y de su conocimiento.
 - La modalidad del contrato que se celebra, las condiciones comerciales que en particular corresponde a cada una de ellas y las demás cláusulas pertinentes según cada modalidad contractual y que previamente ha sido publicada por el Transportador.
 - El volumen y calidad del Producto a ser entregado y transportado entre las partes.
 - Tarifas del servicio de transporte.
 - Trayectos del sistema de transporte por poliductos y/o subsistemas involucrados en el servicio de transporte.
 - El periodo de vigencia del contrato.
 - Forma de pago y facturación.
 - Notificación de controversias.
 - Procedimiento para manejo de reclamaciones entre las partes: Controversias y arreglo directo.
 - Causales y procedimiento para la suspensión del contrato.
 - Causales y condiciones para la terminación del contrato.
 - Liquidación del contrato.
 - Requisitos de perfeccionamiento del contrato.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 30

- Indemnizaciones.
 - Cláusula de ajuste regulatorio.
- ii) Condiciones mínimas operativas: Estas condiciones propenden por una mayor transparencia en la prestación del servicio con información relevante para al operación, obligaciones asociadas y administración de riesgos. Dentro de esta categoría están:
- Especificación del o los punto(s) de entrada y punto(s) de salida en los cuales se hará la transferencia de la custodia del remitente al transportador y del transportador al remitente, respectivamente.
 - Procedimiento que se aplicará para la verificación de la cantidad y calidad del producto y su recibo en los puntos de entrada y procedimiento a seguir por el remitente en caso de su rechazo por parte del transportador.
 - Procedimientos que se aplicarán para la verificación de la cantidad y calidad del producto y su entrega en los puntos de salida y procedimiento a seguir por el transportador en caso de su rechazo por parte del remitente.
 - Circunstancias en las cuales se transporte productos por fuera de especificaciones, incluyendo las condiciones monetarias en el evento en que apliquen y/o, las penalizaciones y compensaciones que por este efecto hubiere lugar.
 - Compromiso expreso entre las partes de cumplimiento del proceso de nominación y de lo definido en el programada de transporte.
- iii) Condiciones mínimas comerciales: Estas condiciones describen implicaciones económicas que deben acordarse y delimitarse en el contrato.
- Compensaciones por incumplimientos en los puntos de entrada y de salida.
 - Mecanismos de cesión de la capacidad contratada y de la liberación de la posición contractual. En esta condición deberá quedar expreso el volumen de la capacidad contratada que podrá ser objeto de liberación temporal-definitivo o cedido, conforme a las reglas definidas en la regulación.
 - Valoración y asignación de pérdidas en el trayecto o trayectos del sistema de transporte por poliductos y/o subsistemas involucrados en el servicio de transporte.

5.3.2 Liberación de la capacidad de transporte

Teniendo en cuenta que los objetivos de la propuesta propenden por una formalización de la relación comercial de la actividad de transporte, la transparencia en la información, eficiencias en la prestación y uso de las capacidades contratadas dentro de un mercado en competencia, la Comisión identificó la necesidad de implementar, para todo el

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 31

mercado, un procedimiento para dar a conocer la disponibilidad de la capacidad de transporte que no sea utilizada en el sistema de transporte por poliducto.

Los datos de ocupación del sistema actual en Colombia muestran que en promedio las capacidades de los poliductos están ocupadas en un 62%. Se debe mencionar que, en la línea de Pozos Colorados – Galán, sobre la cual se tiene un contrato sobre el 82% de la capacidad, podría presentarse una barrera para la competencia, en casos como los de importación de productos al interior del país.

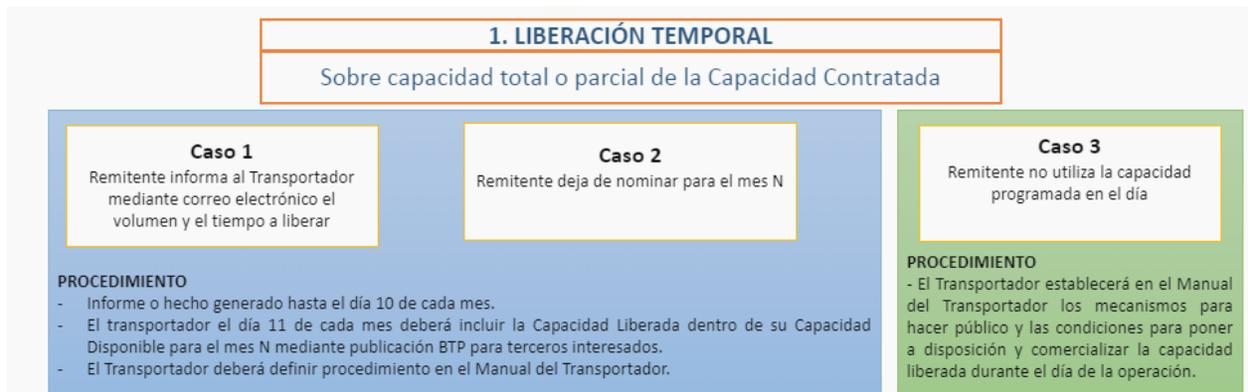
La propuesta abarca la posibilidad de i) una liberación voluntaria por parte de los agentes cuando no se requiera de su uso, ii) una liberación forzada por condiciones operativas verificables y una cesión de la capacidad contratada.

A continuación, se explica cada uno de los procedimientos.

5.3.3 Procedimiento en caso de liberación temporal y definitiva de la capacidad de transporte

A continuación, se describen los casos que aplican para la liberación temporal y definitiva de capacidad de transporte por poliductos y sus procedimientos específicos y condiciones transversales aplicables a ambos procedimientos.

Figura 3. Liberación temporal de capacidad de transporte



Fuente: Elaboración CREG.

Como puede observarse en la imagen, la liberación de capacidad temporal de transporte i) puede hacerse total o parcialmente sobre la capacidad contratada, ii) se da en 3 casos específicos y iii) aplica un procedimiento con condiciones generales reguladas.

Primer caso: Este caso de liberación temporal está previsto cuando voluntariamente el remitente notifica al transportador mediante correo electrónico su intención de liberar, por un tiempo determinado cierta capacidad de transporte contratada. Para ello, el procedimiento que debe seguirse es el siguiente:

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 32

1. El remitente podrá enviar, en cualquier momento, un correo electrónico al Transportador manifestando su interés de liberar temporalmente la capacidad de transporte. En la comunicación deberá estar señalado el contrato de transporte, el volumen y el tiempo a ser liberada temporalmente la capacidad de transporte sobre la capacidad contratada.
2. El transportador deberá tener en cuenta para el cierre del proceso de nominación los días 10 de cada mes, las comunicaciones informadas por los remitentes de las capacidades liberadas temporalmente.
3. El transportador deberá publicar en el BTP los días 11 de cada mes los volúmenes y el tiempo de liberación temporal de la capacidad de transporte. Este procedimiento deberá constar en el manual de operaciones del transportador.

Segundo caso: Si un remitente cuenta con capacidad contratada pero no realiza la nominación para e mes n en los plazos establecidos en el presente reglamento, el transportador deberá liberar temporalmente esa capacidad durante el mes n . Para ello, deberá seguirse el siguiente procedimiento específico.

1. El transportador deberá tener en cuenta para el cierre del proceso de nominación los días 10 de cada mes, los hechos que demuestran que el Remitente no nominó capacidad para transportar producto para el mes m .
2. El transportador deberá publicar en el BTP los días 11 de cada mes los volúmenes y el tiempo de liberación temporal de la capacidad de transporte. Este procedimiento deberá constar en el manual de operaciones del transportador.

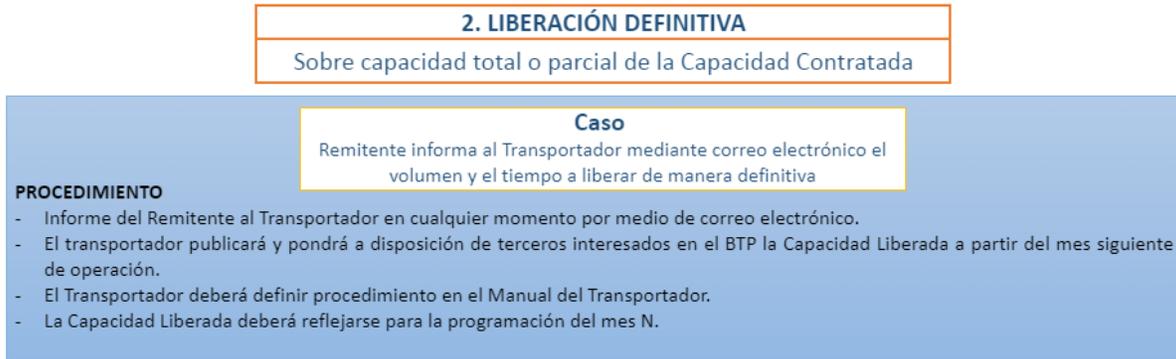
Tercer caso: Si un remitente no utiliza la capacidad programada en el día de operación, se liberará temporalmente esta capacidad para ese día de operación. Para ello, se seguirá el siguiente procedimiento específico.

1. El transportador deberá definir en el manual del transportador, el procedimiento de publicación y disponibilidad de la información en el BTP de la capacidad que se libera temporalmente para el día de operación. Adicionalmente deberá establecer el procedimiento para el acceso al servicio sobre esta capacidad por parte de terceros interesados.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 33

Figura 4. Liberación definitiva de capacidad de transporte



Fuente: Elaboración CREG.

Tal como se puede observar en la imagen, la liberación definitiva de capacidad de transporte i) puede hacerse sobre toda o una parte de la capacidad contratada y ii) aplica cuando voluntariamente el remitente informa mediante correo electrónico al transportador esta intención.

Para ello, se debe tener en cuenta el siguiente procedimiento específico:

1. El transportador deberá tener en cuenta para el cierre del proceso de nominación los días 10 de cada mes, las comunicaciones informadas por los Remitentes de las capacidades liberadas definitivamente.
2. El transportador deberá publicar en el BTP los días 11 de cada mes los volúmenes y las capacidades de transporte liberadas definitivamente. Este procedimiento deberá constar en el manual de operaciones del transportador.

Ahora, tanto para la liberación temporal como definitiva se deberá tener en cuenta el siguiente procedimiento general:

1. Quien comercializará las capacidades liberadas será el transportador. Sin embargo, las partes acordarán en sus contratos de transporte las condiciones de comercialización de la capacidad liberada por parte del transportador incluyendo las condiciones descritas en el reglamento.
2. Si el transportador comercializa la capacidad liberada con un tercero interesado, deberá suscribir un contrato de transporte.
3. Si el transportador comercializa la capacidad liberada, el remitente que la liberó, quedará exento de responsabilidad sobre dicha capacidad y el transportador quedará exento de garantizar la disponibilidad del servicio para dicha capacidad liberada con el Remitente que la liberó.
4. Si el transportador comercializa la capacidad liberada, esta se descontará de la capacidad contratada que está determinada en los contratos de transporte suscritos entre el remitente que la libera y el transportador.
5. Si se liberan varias capacidades sobre un mismo subsistema y el transportador las comercializa, este deberá distribuir a prorrata entre los remitentes que liberaron

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 34

temporalmente los resultados de dicha comercialización y deberá descontar, a prorrata de sus liberaciones, las cantidades sobre sus contratos de transporte.

5.3.4 Cesión de capacidad de transporte

La cesión de la capacidad de transporte se diferencia de la liberación de capacidad, en que la primera implica un cambio en la posición contractual con el transportador sin que medie una comercialización de dicha capacidad conforme a los casos descritos en el numeral 5.3.3. Es decir, la cesión es un acuerdo entre remitente, el transportador y el tercero interesado.

Con esta medida la Comisión propende por abrir posibilidades para para poner a disposición del mercado, las capacidades que los agentes proyectan no utilizar en el mediano y largo plazo.

Para que sea posible esta cesión las condiciones deben ser claras y objetivas en el contrato de transporte.

La cesión podrá hacerse total o parcialmente sobre la capacidad contratada. Sin embargo, la cesión de la capacidad parcial sólo exime de responsabilidad al remitente que la cedió y al transportador en la cantidad parcial cedida. Sobre el resto de la capacidad contratada, se mantendrán vigentes las obligaciones entre las partes.

El remitente que tenga la intención de ceder total o parcialmente su capacidad contratada deberá publicar en su página web esta intención por el término de un (1) mes antes de la suscripción del contrato de cesión. Lo anterior con el objeto de que tinteresados puedan conocer y acceder a dicha capacidad de una manera pública. Adicionalmente este remitente informará al transportador para que éste igualmente publique en su página web la intención de cesión del remitente para conocimiento de los interesados. Si se presenta más de un interesado en la capacidad contratada que se pretende ceder, el mecanismo que aplicará para su liberación al mercado será el descrito en el procedimiento de la liberación definitiva descrito en el artículo 30 de la Resolución CREG 232 de 2020.

Cualquier acto que tenga como efecto o defecto un acaparamiento de capacidad utilizando alguna de las herramientas de liberación de capacidad, podrá estar sujeto de investigaciones por parte de las autoridades competentes por prácticas anticompetitivas.

5.3.5 Liberación forzada de la capacidad de transporte

Teniendo en cuenta que existe un monopolio natural en la prestación del servicio y que la falta de diversificación de la oferta en el transporte se constituye una barrera artificial para acceder al servicio de transporte, es necesario propender por un uso eficiente de la capacidad del sistema. Para ello, el seguimiento en el no uso efectivo de la capacidad de transporte contratada es un comportamiento que debe condicionarse para evitar ineficiencias en la prestación del servicio.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 35

El procedimiento de la liberación forzada debe ser claro y objetivo en el Manual del transportador y deberá contener como mínimo la regla general: *los Remitentes que no utilicen, en promedio, el 80% de su capacidad contratada durante los últimos tres (3) meses, deberán liberar temporalmente por el término de tres (3) meses el 20% de su capacidad contratada.*

El Transportador será el responsable de hacer el seguimiento del uso de las capacidades contratadas de los Remitentes y deberá publicar en el BTP la liberación de esta capacidad, por esta causa.

5.4 Manual de operaciones del Transportador

En consonancia con las obligaciones del transportador, respecto del Manual de operaciones, descritas en el numeral 5.2.1.4 del presente documento, se propone que todos los Transportadores por poliducto tengan un *Manual de Operaciones del Transportador*, el cual deberá estar disponible para todos los interesados en Boletín de Transporte por Poliducto - BTP. Dicho manual deberá ajustarse a lo establecido en el Código de Petróleos.

El manual en mención deberá contener, entre otros, lo siguiente:

Procedimientos para:

- Ampliación de capacidad e inversiones de terceros.
- Factibilidad técnica de conexiones.
- Modificación del plan y programa de transporte.
- Solicitud desvío.
- Modificar cantidades.
- Factores de servicio en cada subsistema.
- Medición y calibración de medidores.

Metodologías para determinar:

- O&M de P. entrada y salida
- Inventarios, lleno de línea (máximos y mínimos operativos), pérdidas
- Capacidad efectiva y disponible

Metodología para determinar los costos de construcción de acceso.

De otro lado, en la Resolución 232 de 2020 se proponen los pasos a seguir con respecto a la adopción y modificación del manual operaciones del transportador.

5.5 Boletín de transporte -BTP-

Con el fin de que toda la información asociada al desarrollo de la actividad de transporte por poliductos se encuentre disponible para los interesados, en el proyecto de resolución

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 36

en consulta se propone que cada transportador diseñe, implemente, administre y mantenga actualizado un Boletín de Transporte por Poliducto, (BTP). Para ello, el transportador debe mantener un sitio, dentro de la página oficial del Transportador, en donde repose la información con el reporte operativo del sistema de transporte. A continuación, se señala parte de la información que será de acceso público y exclusivo:

5.5.1 Información de acceso público

- Manual del transportador, en los términos del numeral 5.4 del presente documento.
- Tarifas vigentes
- Proyectos de Ampliación
- Minutas contractuales por modalidad
- Capacidad Nominal, Sobrante y Liberada
- Estadísticas diarias de utilización del poliducto
- Tarifas promedio históricas (5 años)

5.5.2 Información de acceso y uso exclusivo

- Contratos vigentes
- Solicitudes de acceso físico al sistema en trámite y estado
- Cronograma de mantenimientos
- Plan (5 años) y Programa de transporte (mes)
- Estado real de la operación
- Inventarios
- Reporte diario de la calidad entregada y recibida en los puntos de entrada y salida
- Balances volumétricos
- Compensaciones generadas por incumplimientos al programa de transporte

5.6 Acceso al sistema de transporte

El sistema nacional de transporte por poliducto presta una labor fundamental para la cadena de distribución y que fundamentalmente consiste en conectar las fuentes de suministro de combustibles (puerto de importación o refinerías) y las plantas de abastecimiento, desde donde se realiza la distribución a las diferentes estaciones de servicio y sitios de consumo.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 37

Teniendo en cuenta que la infraestructura que hoy en día para la prestación del servicio de transporte por poliducto se encuentra integrada es posible que, en cumplimiento de los requerimientos necesarios, cualquier interesado en el servicio transporte pueda acceder al sistema de transporte. Una de las premisas del presente reglamento de transporte por poliducto consiste en establecer las condiciones para que no sea restringido el ingreso de remitentes y terceros al servicio de transporte.

A continuación, se presentan las condiciones para que los remitentes y terceros puedan tener acceso al servicio de transporte, así como acceso físico al sistema de transporte⁷.

5.6.1 Reglas para el acceso al servicio de transporte

La Comisión entiende que, por tratarse de un servicio público, los transportadores deben permitir el acceso a su sistema de transporte por poliducto a cualquier interesado en obtener dicho servicio⁸. Solo podrá ser negada la solicitud de prestación del servicio de transporte en uno de los siguientes casos específicos:

- a) Cuando el producto a transportar no cumpla las especificaciones mínimas de calidad establecidas para cada combustible. En atención a que actualmente se transportan productos con requerimientos de calidad diferentes que son propiedad de diferentes remitentes, el transportador debe cerciorarse⁹ en los puntos de entrada de que los productos a ser transportados se encuentran cumplimiento de las especificaciones de calidad, de tal manera que pueda garantizar que entregará un producto en cumplimiento en cumplimiento de especificaciones en los puntos de salida.

En caso de que algún producto no cumpla con las especificaciones de calidad en el punto de entrada del sistema de transporte, el transportador podrá negarse a transportar dicho producto.

- b) Cuando no haya capacidad de transporte disponible. Una vez el transportador agote la capacidad efectiva que ha definido para un mes determinado y se establezca que tanto la capacidad contratada como la disponible han sido asignadas, el transportador podrá negar nuevas solicitudes de transporte.
- c) Cuando las conexiones utilizadas por el interesado en el transporte, para la entrega del producto al transportador, no cumplan la normatividad técnica

⁷ Se entiende por acceso físico, el acceso al sistema de transporte de un transportador mediante la construcción e implementación de unas facilidades que permitan a un usuario del servicio de transporte poder realizar ingreso o retiro de productos directamente en instalaciones de su propiedad.

⁸ Se debe aclarar que los interesados en el acceso al servicio de transporte y que hacen parte del ámbito de aplicación de la resolución de reglamento de transporte por poliducto, deben cumplir con los requisitos establecidos en la regulación vigente necesarios para acreditarse como agentes.

⁹ La Resolución CREG 126 de 2017 establece obligaciones de medición de parámetros de calidad (completos y abreviados) para los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 38

aplicable vigente. Esta disposición tiene como objetivo garantizar que las facilidades que hacen parte de las conexiones en puntos de entrada y salida cumplen con las condiciones técnicas necesarias y no afectarán la operación del sistema de transporte.

5.6.2 Reglas para la solicitud de acceso físico al Sistema de Transporte

Ante la necesidad por parte de un agente interesado de conectarse físicamente al sistema de transporte, la presente propuesta de reglamento establece un procedimiento para dicho acceso para puntos de entrada y salida.

Dentro del proceso de materialización del acceso físico al sistema de transporte se identifican dos tipos de obras necesarias. En primer lugar, se identifican las labores necesarias para la intervención en el sistema de transporte mediante las cuales se habilita el punto de entrada o de salida. En este caso, por tratarse de una obra que se desarrolla directamente sobre la infraestructura de propiedad del transportador, éste último será el responsable de su diseño, construcción, implementación y mantenimiento. No obstante, se debe aclarar que el costo total de esta intervención estará a cargo del interesado en obtener acceso físico al sistema de transporte.

En segundo lugar, se identifican que las obras que componen la conexión hasta las instalaciones del interesado en el acceso. La definición de conexión incluida en el reglamento de transporte por poliducto establece:

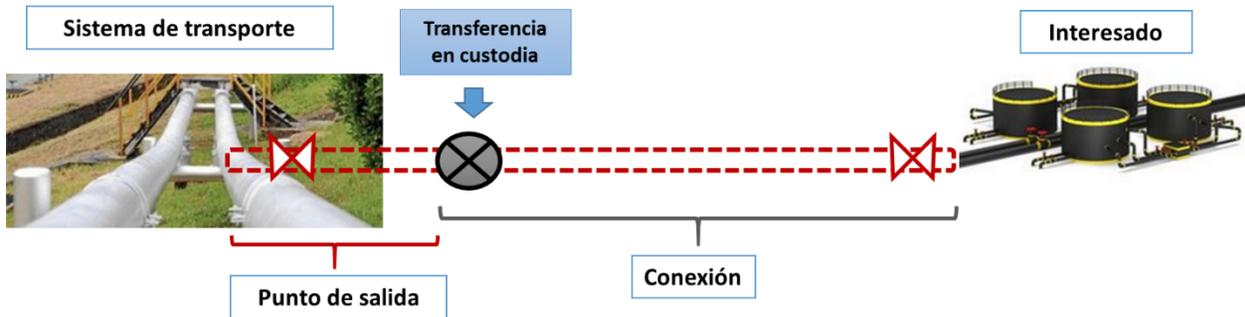
Conexión: *Infraestructura que permite conectar desde los puntos de entrada o de salida de un Sistema o Subsistema de poliductos a los Remitentes. La conexión incluye la estación de transferencia de custodia y el tramo de poliducto que conecta la estación con el punto de entrada o de salida del Sistema o Subsistema de poliductos. Las conexiones son propiedad del agente y no hacen parte del Sistema Nacional de Transporte por Poliducto. La medición en este punto será tomada en cuenta para todos los efectos establecidos en este reglamento.*

Es necesario hacer énfasis en que las facilidades necesarias para para conectar el sistema de transporte con las instalaciones del interesado no hacen parte del sistema de transporte y que deberán ser diseñadas, construidas, implementadas y mantenidas por el agente interesado en el acceso al sistema de transporte. En este caso también el interesado en la conexión debe asumir los costos derivados del desarrollo de las facilidades. La Figura 1Figura 5 resume esquemáticamente las facilidades necesarias para que un agente interesado acceda al sistema de transporte en un punto de salida.

Figura 5. Esquema de una conexión

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 39



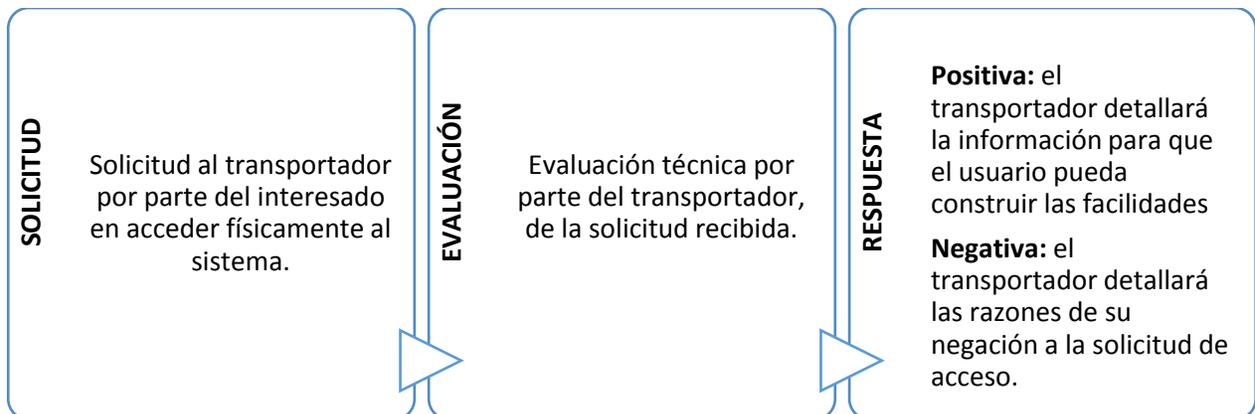
Fuente: Elaboración CREG.

En este caso, el punto de entrada comprende la intervención directa al poliducto y la conexión incluye las facilidades para llevar los productos hasta las instalaciones del remitente interesado, incluyendo la estación de transferencia en custodia.

Con respecto a la conexión, el reglamento de transporte por poliducto establece un mecanismo mediante el cual el interesado en el acceso físico al sistema de transporte podrá realizarla solicitud del caso. La Figura 6 presenta de forma resumida la secuencia del procedimiento para una solicitud de acceso físico al transportador.

El procedimiento indica que el interesado debe presentar al transportador una solicitud de acceso físico con los detalles del proyecto de conexión y el transportador deberá evaluar la solicitud en un periodo de 15 días hábiles. Una vez cumplido este plazo, el transportador deberá comunicar al interesado la respuesta con respecto a la factibilidad técnica de la conexión. Posteriormente, en caso de ser viable la conexión el transportador tendrá 15 días hábiles para elaborar un documento técnico en el que se informe al interesado y al Ministerio de Minas y Energía los detalles del procedimiento que el interesado debe seguir para que el interesado pueda desarrollar el proyecto.

Figura 6. Procedimiento para la solicitud de acceso físico



Fuente: Elaboración CREG.

La propuesta establece además que, en caso de que la respuesta sea que no es factible la conexión, el transportador detallará las razones de su negación a la solicitud de acceso

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 40

y las condiciones en las que el interesado en el acceso físico puede poner en conocimiento del Ministerio de Minas y Energía un caso particular de solicitud de acceso físico al sistema de transporte.

5.6.3 Responsabilidad y propiedad de la conexión, puntos de entrada y puntos de salida

Con el objeto de que las nuevas conexiones, tanto en los puntos de entrada como de salida, no afecten la operación del sistema de transporte, se deben establecer responsabilidades concretas, tanto para el agente que accede de forma física al sistema de transporte como para el transportador. Como parte de esta propuesta, la Comisión ha definido responsabilidades en los puntos de entrada y de salida con respecto a las conexiones, relacionadas con los siguientes aspectos:

- a) Almacenamiento. El agente propietario de la conexión debe contar con una capacidad de almacenamiento en tanques igual al tamaño de la parcela que entrega (punto de entrada) o que recibe (punto de salida). De esta manera se garantiza el funcionamiento del transporte sin afectaciones.
- b) Sistema de entrega al sistema. El agente propietario de la conexión debe contar con un sistema de bombeo que le permita cumplir las condiciones operativas de ingreso al sistema de transporte, sin que por su entrada se limite la operación del sistema.
- c) Sistema de recibo del sistema. El usuario debe contar con un sistema de recibo que le permita cumplir las condiciones operativas en los puntos de salida del sistema de transporte para evitar que se limite la operación al momento de entrega de productos.
- d) El transportador es el propietario del punto de entrada, o de salida, y el responsable de su construcción, operación y mantenimiento.
- e) El agente que realiza la conexión es el propietario de las facilidades que van desde sus instalaciones, hasta la conexión física al sistema de transporte, siendo responsable de su diseño, construcción y mantenimiento.

5.7 Planeación, programación, optimización y control del transporte

Como parte de la planeación de la actividad de transporte, la presente propuesta de reglamento incorpora elementos que buscan optimizar la planeación y coordinación de los agentes que participan en la actividad, tanto en el mediano como en el corto plazo. En desarrollo de estos elementos, el reglamento incorpora el plan de transporte que busca tener un cronograma de actividades del sistema de transporte con una visión de cinco años y, dentro de los elementos de corto plazo, la propuesta define el proceso de nominación, el programa de transporte y lo relacionado con las interrupciones de servicio.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 41

5.7.1 El plan de transporte

Con el objetivo de contar con la mejor información disponible, se ha incorporado el plan de transporte, el cual corresponde a la visión que tiene el transportador de su sistema de transporte para un periodo de 5 años a partir de la elaboración. En cumplimiento de este requerimiento, el transportador deberá mantener en el BTP una versión del plan de transporte con la información relevante para los siguientes aspectos:

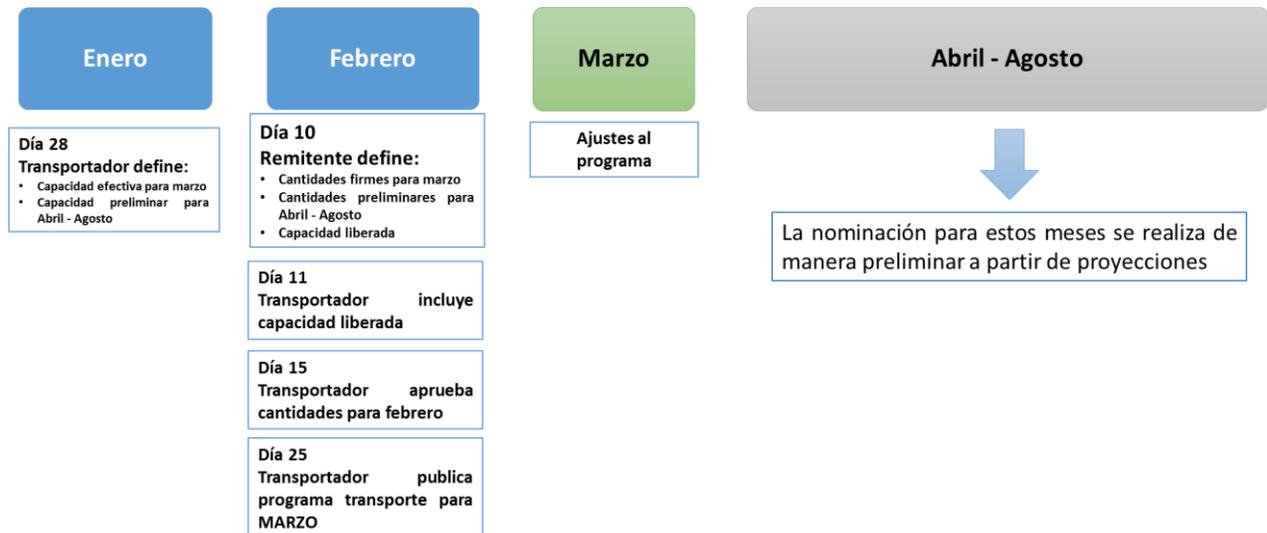
- a) Capacidad contratada.
- b) Capacidad disponible.
- c) Capacidad efectiva.
- d) Mantenimientos programados para la infraestructura que conforma el Sistema de Transporte.
- e) Plan de expansión y desarrollos de nueva infraestructura.
- f) Adecuaciones de infraestructura existente.

5.7.2 Nominación de capacidad contratada

Tal como se mencionó en el numeral 5.3, el presente reglamento incluye la obligación tanto para el transportador como para los remitentes de celebrar contratos de transporte. El proceso de nominación de la capacidad contratada, aquella que las partes definen como parte de sus contratos, se muestra en la Figura 7.

En el ejemplo descrito en la figura, se utiliza un caso hipotético en el que un remitente quiere realizar una nominación para el mes de marzo. Para ello, la figura muestra los pasos que deben desarrollarse previamente durante los meses de enero y febrero para contar con el servicio de transporte durante el mes de marzo.

Figura 7. Ciclo de nominación de capacidad contratada



Fuente: Elaboración CREG.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 42

La nominación corresponde a la solicitud que realiza cada remitente o tercero para el servicio de transporte para un mes determinado. La información que el remitente deberá informar al transportador será la siguiente:

- a) El tipo del producto a ser transportado.
- b) Los puntos de entrada y salida.
- c) El volumen de producto a transportar¹⁰.
- d) Las propiedades fisicoquímicas del producto, cumpliendo con las condiciones que el Transportador especifique en el manual.

En nuestro ejemplo, esta información debe suministrarse tanto para el mes de marzo como para el periodo de abril a agosto (5 meses) de forma preliminar. Esta información debe enviarse al transportador durante los 10 primeros días del mes de febrero, una vez el transportador ha definido la capacidad efectiva que estará disponible para el mes de marzo. Al día siguiente, es decir el 11 de febrero, el transportador deberá publicar la capacidad que se ha liberado, en caso de que así sea y los remitentes tendrán hasta el día 14 de febrero para realizar nominaciones sobre esa capacidad liberada.

Finalmente, el día 15 de febrero, el transportador informará a los remitentes las cantidades aprobadas para el mes de marzo y de forma preliminar para el periodo de abril a agosto.

5.7.3 Programa de transporte

Con la información de las cantidades aprobadas para el mes de marzo y con información adicional, como por ejemplo la capacidad efectiva y los inventarios de productos en el sistema, el transportador deberá establecer y publicar en el BTP el programa de transporte para el mes de marzo.

El programa de transporte incluirá las cantidades de cada producto que cada remitente deberá entregar al transportador en el punto de entrada, así como las cantidades que debe entregar el transportador al remitente en el punto de salida para periodos de 10 días dentro del mes de marzo¹¹.

Una vez en ejecución el programa de transporte, es decir durante el mes en el que se realiza el transporte, en nuestro ejemplo para el mes de marzo, se podrán realizar cambios al mismo¹², para lo cual el remitente deberá realizar una solicitud al transportador

¹⁰ El remitente deberá solicitar en la nominación la cantidad total que va a transportar durante el mes para el que realiza la nominación.

¹¹ Así entonces, si un remitente realiza una solicitud de 100 barriles de gasolina motor para ser entregados en algún punto de salida, el transportador, de acuerdo con las cantidades aprobadas para los demás remitentes y las condiciones operativas que tenga previstas para el mes de marzo, definirá el programa de entregas para los 100 barriles de gasolina de este remitente en ciclos de diez días dentro del mes de marzo.

¹² Se podrán solicitar cambios en las cantidades programadas y en los puntos de entrada o de salida.

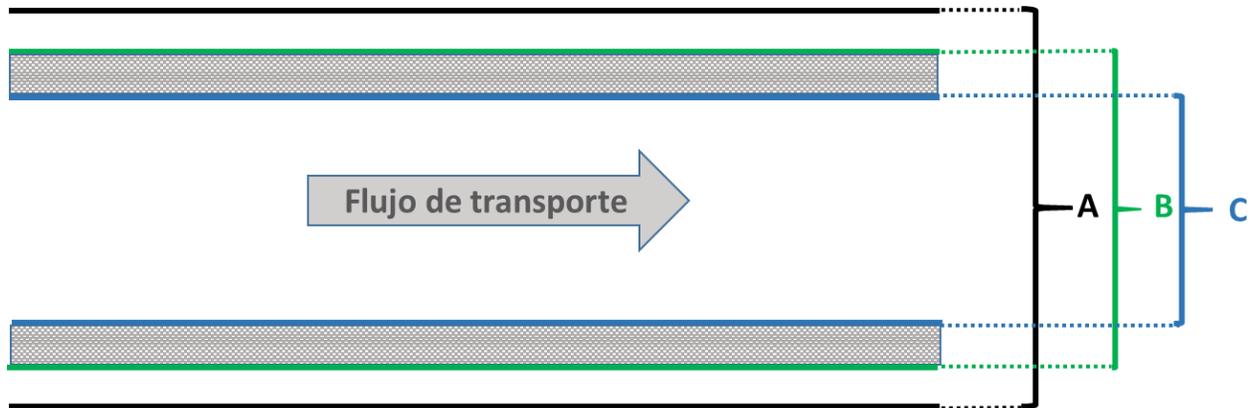
Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 43

a más tardar doce (12) horas antes de la salida o llegada de la parcela programada que se desea modificar. El Transportador deberá responder la solicitud a más tardar dos (2) horas después de recibida la solicitud.

5.7.4 Nominación de la capacidad disponible

La Figura 8 permite ver el diagrama de capacidades para un subsistema cualquiera.

Figura 8. Capacidad del sistema



Fuente: Elaboración CREG.

En la anterior figura se pueden distinguir las siguientes capacidades:

- a) Capacidad nominal. Corresponde al área delimitada con la letra A, es la capacidad de transporte para la que el poliducto fue construido, la cual depende entre otros factores de la infraestructura instalada, el perfil topográfico y la longitud del trayecto, la existencia de estaciones intermedias de refuerzo, las condiciones operativas y las propiedades físicas del producto transportado.
- b) Capacidad efectiva. Corresponde al área delimitada por la letra B y viene dada por la siguiente expresión:

Donde:

- FS: Factor de servicio. Corresponde al porcentaje utilizable de la capacidad nominal. Este factor deberá ser calculado por el transportador teniendo en cuenta entre otros aspectos:
- La disponibilidad de la infraestructura de transporte instalada (ductos, equipos).
 - La disponibilidad de almacenamiento en los Puntos de Entrada y en los Puntos de Salida.
 - Los programas de mantenimiento.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 44

- c) Capacidad contratada. Corresponde al área delimitada por la letra C y es equivalente a la capacidad definida por las partes en los contratos de transporte.
- d) Capacidad disponible. Corresponde a la diferencia entre la capacidad efectiva y la capacidad contratada, área sombreada en la Figura 1 Figura 8.

La capacidad disponible estará formada entonces por dos componentes: la capacidad que no ha sido contratada y por la capacidad liberada o cedida descrita en los numerales 5.3.2, 5.3.3, 5.3.4 y 5.3.5 del presente documento.

5.7.5 Interrupciones del servicio de transporte

En desarrollo del servicio de transporte, se pueden presentar interrupciones del servicio de transporte, las cuales pueden ser interrupciones programadas y no programadas. En el caso de las interrupciones programadas corresponden principalmente a los momentos de interrupción derivados de mantenimientos de la infraestructura que han sido previstos por el transportador.

En el caso de estos mantenimientos, por tratarse de situaciones previstas y programadas, no deben afectar el programa de transporte, teniendo en cuenta que deben haber consideradas al momento de consolidar el programa de transporte.

De otra parte, también se pueden presentar situaciones no previstas que afecten la operación del sistema de transporte y en consecuencia el programa de transporte. La Comisión entiende que estas situaciones corresponden a:

- a) La fuerza mayor o caso fortuito o causa extraña conforme a lo establecido en la Ley.
- b) Incumplimientos del transportador.
- c) Incumplimientos de los remitentes del servicio de transporte.

Considera la Comisión que en términos de caso fortuito o causa extraña el reglamento quedará sujeto a lo establecido en la ley colombiana. Con respecto a los incumplimientos de transportador y remitentes, los cuales serán causal de compensaciones entre las partes, serán considerados en detalle en el numeral 5.8.5 del presente documento.

5.8 Aspectos de cantidad de producto

En relación con los temas de cantidad, la presente sección del documento presenta las disposiciones incluidas en la Resolución 232 de 2020 con el fin de realizar la contabilidad de cantidades de producto.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 45

5.8.1 Determinación de la cantidad y la calidad de los productos

Es del entendimiento de la Comisión que la información relacionada con los volúmenes de producto que se mueven en el sistema nacional de transporte es fundamental para los agentes que están relacionados con la actividad en la comprensión del funcionamiento del mercado y para realizar los análisis propios. Por este motivo, para el mejor entendimiento de esta información por parte de los agentes, el presente capítulo desarrolla las disposiciones relacionadas con el balance de cantidades y pérdidas.

Se debe reiterar que el transportador deberá disponer de los equipos necesarios para para efectuar la medición de cantidad y calidad en cumplimiento de lo establecido en la Resolución CREG 126 de 2017.

5.8.2 Existencias, entradas y salidas de producto en el sistema de transporte

En el contexto de los temas de cantidad, la Comisión ha previsto que transportador deberá publicar en el BEO lo siguiente:

- a) Existencias de cada producto que se encuentran en poliductos, tanques y en otros dispositivos. Corresponden a las cantidades de producto existentes al final del día de operación.
- b) Entradas de producto al sistema de transporte. Entendidas como los ingresos de producto que van a ser transportados.
- c) Salidas de producto del sistema de transporte. Entendidas como las cantidades que hacen egreso del sistema de transporte.

Estas cantidades deberán publicadas diariamente, así como para el total mensual, para cada producto, para el total de productos, para cada remitente y para todos los remitentes.

5.8.3 Balances de cantidad de producto

Para efectos de conocer los balances individuales, tanto a nivel de producto como de remitente, en la Resolución 232 de 2020 se ha previsto una formulación que permita lograr este objetivo. Como insumo para realizar los cálculos individuales se han previsto las siguientes definiciones cantidades:

- a) Cantidad de producto entregada por los remitentes al transportador.
- b) Cantidad de producto entregada por el transportador a los remitentes.
- c) Cantidad de producto almacenado dentro del cada subsistema.

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 46

A partir de estas cantidades, está previsto que el transportador realice los balances de cantidades recibidas y entregadas y el balance de pérdidas por producto y para todos los productos, así como para cada subsistema y para el sistema de transporte total.

5.8.3.1 Balance de cantidades recibidas y entregadas

La resolución 232 de 2020 establece que el balance de cantidades recibidas y entregadas se calcule a partir de la siguiente expresión:

$$CCL = ENT - SAL$$

Donde:

CCL: Diferencia entre la cantidad de Producto entregado por un Remitente al Transportador y la cantidad del mismo Producto recibido por el Remitente, expresada en barriles.

ENT: Cantidad de Producto entregada por el Remitente al Transportador, expresada en barriles.

SAL: Cantidad de Producto entregada por el Transportador al Remitente, expresada en barriles.

El resultado de esta expresión permitirá establecer las cantidades en cada caso, para remitentes, subsistemas y producto las diferencias entre entradas y salidas. En el caso de un remitente, en caso de que el resultado sea positivo, indicará que el remitente tendrá una cantidad dentro del sistema que está pendiente por entregar.

5.8.4 Balance de Pérdidas

La resolución 232 de 2020 establece que el balance de pérdidas se calcule a partir de la siguiente expresión:

$$PER = INI + ENT - SAL - FIN$$

Donde:

PER: Cantidad de producto que se ha perdido en el Sistema de transporte. Expresada en barriles

INI: Cantidad total de producto existente dentro del sistema de transporte al inicio del período para el cual se están determinando las pérdidas. Expresada en barriles.

ENT: Cantidad total de producto que ha sido entregada al sistema de transporte por los remitentes durante el período en que se están determinando las pérdidas. Expresada en barriles.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 47

SAL: Cantidad total de producto que ha sido entregada a los remitentes durante el período en que se están determinando las pérdidas. Expresada en barriles.

FIN: Cantidad total de producto existente dentro del sistema de transporte al final del período para el cual se están determinando las pérdidas. Expresada en barriles.

Con esta formulación en la que se incluyen las existencias al inicio del periodo de cálculo y la cantidad final en el sistema de transporte, se busca encontrar la cantidad de producto que se pierde durante el transporte.

5.8.5 Incumplimientos

Teniendo en cuenta que la presente propuesta regulatoria incorpora la obligación de suscripción de contratos del servicio de transporte entre el Transportador y el Remitente, tal y como se señala en el numeral 5.3.1 del presente documento, se hace necesario definir qué eventos se consideran un incumplimiento de las partes, a las condiciones pactadas contractualmente, en los puntos de entrada y salida, como se señala en la siguiente tabla:

Tabla 2. Incumplimientos

	Transportador	Remitente
Puntos de Entrada	<ul style="list-style-type: none"> • Demora o no recibo del producto. 	<ul style="list-style-type: none"> • No pago de los cargos de transporte pactados en el contrato
Puntos de Salida	<ul style="list-style-type: none"> • Demora o no entrega del producto • Modificación punto de salida • Variación cantidades • No disponibilidad de reportes de calidad del producto en el BTP • Entrega del producto fuera de especificaciones de calidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Demora o no recibo del producto en los tiempos máximos pactados en el contrato.

5.9 Indicadores del servicio de transporte

Para poder hacer seguimiento a la calidad de la prestación del servicio de transporte de Productos, la propuesta en consulta prevé que el Transportador mida, calcule y reporte, los siguientes indicadores:

- Indicadores de continuidad
- Indicadores de eficiencia
- Indicadores de la calidad de los Productos

5.9.1 Indicadores de continuidad

5.9.1.1 Indicador de cumplimiento de interrupciones programadas.

Este indicador se define como el número total de horas en las cuales se interrumpió realmente el servicio de manera programada con relación al número de total de horas en que se programó hacer estas interrupciones.

5.9.1.2 Indicador de ocurrencia de interrupciones no programadas.

Este indicador se define como el número total de horas en las cuales se interrumpió el servicio de manera no programada con relación al número de total de horas programadas para prestar el servicio en forma normal.

5.9.2 Indicadores de eficiencia

5.9.2.1 Indicador de utilización del Sistema de Transporte.

Este indicador se define como la relación entre la cantidad total de Producto entregada por los Remitentes medida en barriles y la cantidad transportada por el Transportador para un período de operación, expresada en barriles.

5.9.2.2 Indicador de cumplimiento de entregas.

Este indicador se define como la relación entre la cantidad total de Producto entregada por los Remitentes, medida en barriles y la cantidad total de Producto programada para ser entregada por los Remitentes, expresada en barriles.

5.9.2.3 Indicador de cumplimiento de salidas.

Este indicador se define como la relación entre la cantidad total de Producto entregada por el Transportador a los Remitentes, medida en barriles y la cantidad total de Producto programada para ser entregada por el Transportador a los Remitentes, expresada en barriles.

5.9.2.4 Indicador de pérdidas totales de producto.

Este indicador se define como la relación entre la cantidad total de Producto que se reporta como pérdida al aplicar la ecuación de balance para el Sistema de Transporte, expresada en barriles y la cantidad total de Producto entregada por los Remitentes, expresada en barriles.

5.9.2.5 Indicador de cantidad de Producto almacenado en el Sistema de Transporte.

Este indicador se define como la relación entre la cantidad total de Producto que ha quedado en inventario dentro del Sistema de Transporte (entradas menos salidas)

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 49

expresada en barriles y la cantidad total de Producto que los Remitentes entregaron al Transportador, expresada en barriles.

5.9.3 Indicadores de la calidad de los productos

5.9.3.1 Indicador de calidad.

Este indicador se define como la cantidad total de Producto entregada por el Transportador a los Remitentes con una calidad inferior a la calidad con la cual recibió el Producto, expresada en barriles y la cantidad total de Producto entregada a los Remitentes, expresada en barriles.

5.9.3.2 Indicador de quejas y reclamos por calidad.

El indicador de quejas y reclamos es la cantidad total de quejas y reclamos, presentadas por los Remitentes que hayan sido resueltas positivamente por el Transportador. Se debe reportar para cada mes el número total de quejas y reclamos por cada Producto y el total para todos los Productos transportados, discriminando en cada caso el objeto de la queja o reclamo.

6. CONSULTA PÚBLICA

El proyecto regulatorio contenido con la Resolución CREG 113 de 2017 se sometió a consulta hasta el 12 de enero de 2018. La Tabla 3 contiene el listado de las empresas que registraron comentarios en el periodo establecido.

Tabla 3. Comentarios a la Resolución CREG 113 de 2017

RADICADO CREG	AUTOR COMENTARIO
E-2017-012163	NORGAS
E-2018-000280	PETROMIL
E-2018-000304	Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos
E-2018-000310	Ecopetrol S.A.
E-2018-000336	GASNOVA
E-2018-001290	ACP
E-2018-002984	Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos
E-2018-002996	Ecopetrol S.A.
E-2018-003187	Ecopetrol S.A.
E-2018-003750	Ecopetrol S.A.
E-2019-003289	GASNOVA
E-2019-006413	Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos

Vale la pena mencionar que posteriormente al periodo definido de consulta varios agentes registraron comentarios adicionales en forma escrita o en reuniones presenciales. En la construcción del nuevo proyecto para consulta han sido objeto de análisis todos los comentarios que se recibieron desde que se hizo público el proyecto

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 50

de la Resolución CREG 113 de 2017. En el Anexo 1 del presente documento se expone un resumen de las respuestas y análisis realizados por la CREG.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 51

ANEXO 1. ANÁLISIS DE COMENTARIOS RESOLUCIÓN 113 DE 2017

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
1	NORGAS S.A. ESP	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	mensualmente, los remitentes deben nominar el suministro de combustibles líquidos derivados del petróleo, y al comercializador mayorista en el caso del GLP.	En el numeral 6.1.2.a se establece que el remitente debe nominar "semanalmente" al transportador a través del BEO. Al parecer, se contradicen estos dos numerales.	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
2	NORGAS S.A. ESP	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	A: Tarifa diaria de almacenamiento definida en el manual del transportador expresada en pesos/galón-día	Según se entiende, esta tarifa será libremente impuesta por el transportador, existiendo riesgo de incrementos exagerados en cobros por esta penalización, como se presentó con la aplicación de la Resolución CREG 001 de 2000 en el sector gas natural y la variable "ingresos de corto plazo"	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
3	PETROMIL	DEFINICIONES	Almacenamiento operativo: Capacidad de almacenamiento destinada a contener el inventario operativo. Se trata de los tanques ubicados en los terminales del sistema que son operados por el transportador por poliducto o a quien éste haya contratado para llevar a cabo la operación del sistema nacional de poliductos	Las características de los sistemas en Colombia sugieren la necesidad de definir los almacenamientos a las entradas de los sistemas de Transporte, como pudieran ser el caso de las refinerías, puertos de importación o puntos de entrada al sistema de transporte de propiedad de terceros diferente al transportador. Si no es del alcance de esta normatividad, sugerimos sea tenido en cuenta en la normatividad posterior que complementa la cadena de abastecimiento.	El Decreto 1281 de 2020 define los tipos almacenamiento (operativo, comercial y estratégico). Se debe aclarar que el presente reglamento no regula ninguno de estos aspectos.
4	PETROMIL	DEFINICIONES	Barril: volumen de cuarenta y dos (42) galones americanos o ciento cincuenta y ocho punto nueve (158.9) litros, según lo definido en el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4 del Decreto 1073 de 2015 o las normas que lo modifiquen, deroguen o sustituyan.	Consideramos importante dejar claro dentro de la normatividad que para efectos de entregas del remitente al transportador, y del transportador al remitente - en el caso de Combustibles Líquidos, los cálculos de las mismas se harán en Barriles Estándar (es decir, a presión 0 ° PSI y Temperatura 60°F).	Las reglas en las que se definen aspectos de cantidad dentro del reglamento se han estandarizado a barriles. En cuanto las condiciones estándar los agentes deben acogerse a lo establecido en el código de medida de combustibles líquidos.
5	PETROMIL	DEFINICIONES	Lleno de línea del remitente: Diferencia entre el Inventario inicial en tránsito (INVI) y el Inventario final en tránsito (INVF), calculado para cada remitente y por producto transportado con periodicidad diaria y mensual.	Los llenos de línea del sistema nacional de poliductos se manejan por regiones, por lo que proponemos en la definición de lleno de línea del remitente se haga dicha aclaración. Sugerimos respetuosamente que si se modifican las actuales regiones se realice un análisis del impacto del cambio.	En cuanto al lleno de línea, entiende la Comisión que es de propiedad de cada remitente. En ese sentido, deberán mantener dentro de cada subsistema los volúmenes que defina el transportador con el objetivo de mantener el sistema en equilibrio operativo.

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
6	PETROMIL	DEFINICIONES	Poliducto: Ducto empleado para transportar combustibles líquidos y GLP, según lo definido en el artículo 2.2.1.1.2.2.3.88 del Decreto 1073 de 2015, o las normas que lo modifique, deroguen o sustituyan.	Entenderíamos según las definiciones planteadas en el presente documento, y en el documento soporte, que las entregas de Refinerías por ducto a las instalaciones del cliente en instalaciones conexas a la refinería no se considerarán ni poliducto ni conexión. Por lo anterior, solicitamos se considere introducir una definición sobre este tipo instalaciones y aclarar que no hacen parte del sistema de transporte.	En la nueva propuesta la conexión no hace parte del sistema de transporte.
7	PETROMIL	DEFINICIONES	Poliducto o propanoducto de uso privado: Ducto de uso privado, de propiedad de una persona natural o jurídica, pero que en caso de tener capacidad de transporte no utilizada o sobrante, deberá permitir su uso a terceros, según lo establecido en el artículo 47 del Código de Petróleos y reglamentado parcialmente por los Decretos 625 de 1992, 609 de 1990 y 1286 de 1987.	Entenderíamos según las definiciones planteadas en el presente documento, y en el documento soporte, que las entregas de Refinerías por ducto a las instalaciones del cliente en instalaciones conexas a la refinería no se considerarán ni poliducto ni conexión. Por lo anterior, solicitamos se considere introducir una definición sobre este tipo instalaciones y aclarar que no hacen parte del sistema de transporte.	En la nueva propuesta se incluye la definición y se se aclara que la conexión no hace parte del sistema de transporte.
8	PETROMIL	DEFINICIONES	Conexión: Infraestructura que permite conectar desde los Puntos de Entrada o de salida del sistema de transporte a los remitentes. La conexión no forma parte del sistema de transporte. La conexión incluye la estación de transferencia de custodia y el tramo de ducto que conecta la estación con el punto de entrada o de salida del sistema.	Entenderíamos según las definiciones planteadas en el presente documento, y en el documento soporte, que las entregas de Refinerías por ducto a las instalaciones del cliente en instalaciones conexas a la refinería no se considerarán ni poliducto ni conexión. Por lo anterior, solicitamos se considere introducir una definición sobre este tipo instalaciones y aclarar que no hacen parte del sistema de transporte.	En la nueva propuesta se incluye la definición y se aclara que la conexión no hace parte del sistema de transporte.
9	PETROMIL	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	P) Definir para cada remitente un rango de volúmenes operativos por producto de acuerdo a los datos históricos tanto de las cuentas de balance como de lleno de línea de cada remitente.	La manera de redacción sugiere que el rango de volúmenes operativos será fijo por un período de tiempo? De ser así, sugerimos aclarar el período de tiempo.	La nueva propuesta mantiene esta disposición siempre y cuando la propiedad del lleno de línea sea del remitente.
10	PETROMIL	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	Parágrafo 1. En todo caso, cuando la cantidad entregada por el refinador o importador sea inferior a la cantidad a entregar programada para una semana de operación dada, y el valor absoluto de la diferencia sea igual o inferior al 5%, el refinador o importador deberá pagar al remitente el valor del transporte por ducto de la cantidad no entregada.	Se entendería que este valor corresponde a la devolución de la parte nominada y pagada por el remitente al transportador, y no entregada por el Transportador por razón atenuante al Refinador? O es realmente una compensación al remitente, y el transportador debe hacer la devolución al remitente de la parte nominada, pagada y no transportada?	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	53

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
11	PETROMIL	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	En caso que el remitente definitivamente no haya tomado el producto una vez finalizada la semana de operación s, deberá retirarlo durante la semana siguiente (s+3) o de lo contrario perderá el producto almacenado, el cual pasará a ser propiedad del transportador.	Consideramos desproporcionada la sanción, máxime si se tiene en cuenta que el producto dentro del sistema le permite no solo al transportador sino también a los demás remitentes, "aliviar" su capital de trabajo en el sistema. Sugerimos se considere la opción de que este producto pasaría a formar parte del inventario del sistema, reduciendo las obligaciones de los demás en estas proporciones. Una vez el agente esté en capacidad de recibirlo, el producto sería retornado con las compensaciones por almacenamiento que se tienen consideradas.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
12	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS	DEFINICIONES	Nominación de servicio de transporte: Solicitud del servicio de transporte de combustibles líquidos o GLP para la semana de operación, en la que se especifica como mínimo la cantidad y calidad del producto a transportar o entregar en el punto de entrada, y la definición de los puntos de entrada y de salida, conservando el flujo continuo. (Adicionada de la Resolución 153 de 2014)	En la Resolución 113 de 2017 no es clara la posibilidad de emplear los deltas de calidad en los combustibles a transportar. (...)	Los acuerdos que, en términos de calidad, realice el transportador con los demás agentes de la cadena serán acuerdos privados. La obligación de mantener la calidad de los productos durante el transporte será obligación del transportador. El Transportador y los Remitentes podrán acordar una calidad inicial para recibo en los puntos de entrada diferente a una calidad final para entrega en los puntos de salida, siempre y cuando no se afecte la operación para atender a otros Remitentes. En cualquier caso, el Transportador deberá entregar el certificado de cumplimiento de especificaciones de calidad de acuerdo con lo establecido en el Código de Medida de Combustibles Líquidos (Resolución CREG 126 de 2017).
13	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS	PÉRDIDAS	4.6. PÉRDIDAS Las pérdidas de combustible durante el transporte deben ser asumidas por el transportador.	Esta propuesta adolece de los siguientes inconvenientes: a) Modifica la regulación vigente para el caso de GLP, sin establecer ninguna opción para que Cenit pueda recuperar las pérdidas asignables a este segmento de la demanda. b) Desatiende la regulación vigente, ya que en la actualidad las pérdidas no son asumidas por el transportador, sino que al estar incluidas en la tarifa de transporte por poliducto estas son asumidas por el consumidor final. (...)	La nueva propuesta incluye una formulación para realizar el cálculo de las pérdidas durante el transporte sin establecer diferenciación alguna entre productos transportados.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 54

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
14	ECOPETROL S.A.	OTROS	Periodo de transición. Este periodo será de nueve (9) meses, que inicia a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución. Durante este periodo el transportador deberá implementar y poner en funcionamiento el boletín electrónico de operaciones (BEO) y su plataforma para nominaciones. Adicionalmente, dentro de los cuatro (4) primeros meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, el transportador tendrá que elaborar y socializar con los remitentes el manual del transportador.	El periodo de transición propuesto es de 9 meses. De manera atenta solicitamos que se amplíe a por lo menos a 12 meses.	Con la nueva propuesta se establece un periodo de transición de seis meses para que el transportador implemente el BTP y la plataforma de nominaciones.
15	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Barril equivalente de gasolina día (BEGD): Unidad empleada para definir la capacidad de los sistemas de transporte tomando la gasolina motor corriente como el producto a transportar de referencia.	Sugerimos complementar la definición	En la nueva propuesta no se incluye el concepto de barril equivalente de gasolina.
16	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Desvío: Cambio en los puntos de entrada o salida con respecto al origen o destino especificado en el programa de transporte. Para el caso de GLP, corresponde a cambios en los puntos de recibo y/o en los puntos de entrega del transportador con respecto al origen y/o destinación inicial especificada en el contrato de transporte. Esto es, cuando un remitente solicita que se lleve su gas licuado de petróleo, GLP, de puntos de recibo y/o de entrega diferentes a los especificados en su contrato.	Sugerimos ampliar la definición.	La propuesta no hace diferencia entre los diferentes productos que son transportados.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 55

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
17	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Interrupción no programada: Suspensión temporal de la prestación del servicio de transporte por la ocurrencia de eventos imprevistos tales como casos fortuitos, fuerza mayor, causa extraña, o los eventos eximentes de responsabilidad definidos en el presente reglamento.	Agradecemos incluir en la definición los contratos de transporte y suministro, toda vez que los eventos eximentes de responsabilidad se pactan entre las partes.	Como parte de las interrupciones no programadas del servicio de transporte, se han definido: 1. La fuerza mayor o caso fortuito o causa extraña conforme a lo establecido en la Ley. 2. Incumplimientos del Transportador. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución. 3. Incumplimientos de los Remitentes del servicio de transporte. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución.
18	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Nominación de servicio de transporte: Solicitud del servicio de transporte de combustibles líquidos o GLP para la semana de operación, en la que se especifica como mínimo la cantidad y calidad del producto a transportar o entregar en el punto de entrada, y la definición de los puntos de entrada y de salida, conservando el flujo continuo.	Este concepto no es explícito en un poliducto; se debe cumplir con el programa de entrega pero no se está entregando permanentemente todos los productos en los puntos de salida como sucede con un ducto dedicado a un solo producto. La continuidad en el suministro del combustible lo da toda la cadena.	La nueva propuesta contempla en el artículo el proceso de nominación en el artículo 44: 1. El tipo del producto a ser transportado. 2. Los puntos de entrada y salida. 3. El volumen de producto a transportar. 4. Las propiedades fisicoquímicas del producto, cumpliendo con las condiciones que el Transportador especifique en el manual.
19	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Refinador: Es aquel refinador definido en el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4 del Decreto 1073 de 2015, que ejerce la actividad de refinación en los términos del artículo 2.2.1.1.2.2.3.75 del Decreto 1073 de 2015 o las normas que lo modifiquen, deroguen o sustituyan.	Para evitar definiciones tautológicas, sugerimos cambiar la palabra "refinador" por "agente"	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte.
20	ECOPETROL S.A.	DEFINICIONES	Transferencia de custodia: Acción mediante la cual se mide una cantidad de combustible con el fin de transferir la responsabilidad sobre dicho producto entre agentes.	Amablemente solicitamos que se ajuste la definición para que se refleje la implicación de la transferencia de custodia.	Transferencia de custodia: Acción mediante la cual se transfiere la responsabilidad sobre un Producto determinado entre dos agentes. Debe ser establecido en el contrato de transporte por poliducto el punto exacto en el Sistema o subsistema de poliducto en donde se da esta transferencia y los agentes involucrados en dicha transferencia, así como la cantidad exacta de Producto que se transfiere.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 56

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
21	ECOPETROL S.A.	OBJETIVOS	Los objetivos que los agentes sujetos al presente reglamento único de transporte de combustibles líquidos y GLP por ductos (RUT), tendrán en cuenta, al implementarlo y aplicarlo, son los siguientes: a. (...) b. (...) c. (...) d. (...) e. (...)	Observamos que los objetivos listados en el numeral 1.2 son objetivos de las autoridades competentes, esto es, el Ministerio de Minas y Energía y la CREG como entes reguladores de la actividad de transporte de combustibles líquidos. En efecto, asegurar el acceso sin discriminación, evitar prácticas restrictivas de la competencia, garantizar la operación eficiente y continua (abastecimiento), garantizar la entrega oportuna y la calidad, y la transparencia del mercado son objetivos que debe buscar la regulación a través de incentivos y reglas que delimiten el comportamiento de los agentes. Por lo tanto, sugerimos que el encabezado del numeral en comento se refiera a los objetivos del reglamento y no a los objetivos de los agentes.	La nueva propuesta realiza una nueva estructuración de los objetivos.
22	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	i) Abstenerse de transportar cualquier sustancia que pueda afectar la normal operación del sistema de transporte.	Sugerimos complementar el texto para los casos en que el agente refinador no pueda cumplir por eventos de fuerza mayor, eximentes de responsabilidad, etc.	Las obligaciones del transportador se encuentran definidas en el capítulo 2 de la resolución.
23	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Agregar un literal adicional. No incluye la celebración de contratos escritos de transporte con los remitentes.	La nueva propuesta incluye esta obligación en el artículo 24.
24	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	d) Entregar de manera oportuna y confiable las cantidades de GLP, garantizando flujo continuo de producto en cada punto de entrega de tal manera que las cantidades equivalentes a una entrega diaria y permanente del producto contratado permanezcan disponibles en cada punto de entrega.	En el documento no se define "punto de entrega", sino Punto de transferencia en custodia de GLP. Además, sugerimos cambiar el texto pues en la red de poliductos no hay entrega continua de un solo producto, como ya se comentó.	La nueva propuesta de reglamento no incluye diferencias en el tratamiento para diferentes agentes o productos transportados.
25	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	e) Respaldo físicamente la entrega continua de GLP pactada contractualmente en los puntos de entrega a través de la capacidad de transporte y/o almacenamiento.	Agradecemos aclarar qué se entiende por "respaldo físico". Por otra parte, consideramos prudente insistir en que en un sistema de poliductos no hay entrega continua de ningún producto.	La nueva propuesta de reglamento no incluye diferencias en el tratamiento para diferentes agentes o productos transportados. Con respecto a las obligaciones de los agentes, ver capítulo 2 de la Resolución 232 de 2020.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 57

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
26	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	b) Efectuar oportunamente las nominaciones de suministro y transporte según lo establecido en el presente reglamento.	Agradecemos complementar la redacción	En la nueva propuesta la obligación de realizar la nominación ha sido incluida así: <i>Realizar la nominación al transportador de las cantidades de los productos que requiere que sean transportadas de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 43 y Artículo 44 de la presente resolución.</i>
27	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	o) prestar la colaboración que fuere necesaria, en caso de interrupciones no programadas o de emergencia con el fin de evitar o superar situaciones críticas que puedan afectar la operación normal del sistema	Entendemos que esta obligación está relacionada con la función del Ministerio de Minas y Energía de asegurar el abastecimiento continuo, y por lo tanto, se acude a la colaboración de los agentes para el efecto. En efecto, Ecopetrol siempre ha estado presto a colaborar con las autoridades. Sin embargo, respetuosamente solicitamos complementar este literal en el sentido de que esa colaboración no implique la renuncia a márgenes propios del negocio, ni que implique destrucción de valor alguna para el respectivo agente.	En el caso de interrupciones no programadas la nueva propuesta establece como parte de la información que hace parte del manual de operaciones, en el numeral 27 del artículo 34: <i>Procedimiento que se debe seguir por los Remitentes para el manejo de los diferentes tipos de interrupciones no programadas, el cual debe incluir el planteamiento de alternativas eficientes frente a diferentes tipos de riesgos.</i>
28	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL REMITENTE		Sugerimos incluir un literal adicional, en el que se establezca la obligación por parte de los remitentes de suscribir contratos de transporte y suministro con los respectivos agentes.	La propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por ende, solo se regulan los contratos propios de esta actividad.
29	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL REFINADOR E IMPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	c) prestar la colaboración que fuere necesaria, en caso de interrupciones no programadas o de emergencia con el fin de evitar o superar situaciones críticas que puedan afectar la operación normal del sistema	Entendemos que esta obligación está relacionada con la función del Ministerio de Minas y Energía de asegurar el abastecimiento continuo, y por lo tanto, se acude a la colaboración de los agentes para el efecto. En efecto, Ecopetrol siempre ha estado presto a colaborar con las autoridades. Sin embargo, respetuosamente solicitamos complementar este literal en el sentido de que esa colaboración no implique la renuncia a márgenes propios del negocio, ni que implique destrucción de valor alguna para el respectivo agente.	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por lo tanto, no se incluyeron obligaciones para el refinador.
30	ECOPETROL S.A.	SOLICITUD DE ACCESO FÍSICO AL SISTEMA DE TRANSPORTE	II. El transportador evaluará la factibilidad técnica...	Aunque el RUT establece que el transportador está en la obligación de reportar el resultado de las solicitudes de acceso al sistema que reciba, aún no hay claridad de los parámetros de evaluación que se utilizarán. Por esta razón, sugerimos que se complemente el	En la nueva propuesta se establecen unas reglas y procedimientos para evaluar la factibilidad técnica de conexiones (artículo 34).

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 58

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
				reglamento con los detalles propios de este tema.	
31	ECOPETROL S.A.	BOLETÍN ELECTRÓNICO DE OPERACIONES (BEO)	II. m) Balances de cantidad.	En la resolución propuesta no hay definiciones de "Balances de cantidad". Asumimos que se refiere a las cuentas de balance, pero no es claro. Agradecemos que se aclare esto.	En la nueva propuesta se incluye el concepto de balance de entradas y salidas que deberá ser calculado para cada remitente y producto tanto de forma individual como agregada.
32	ECOPETROL S.A.	BOLETÍN ELECTRÓNICO DE OPERACIONES (BEO)	Parágrafo 2. La información contenida en el BEO podrá ser centralizada a través de un agente independiente y neutral.	Consideramos necesario dar alcance a la expresión "independiente y neutral". Entendemos que este es un agente que no tiene relación accionaria o contractual alguna con el transportador ni con ningún agente, ni conflicto de intereses de ningún tipo. Sin embargo, consideramos conveniente aclarar qué se entiende por dicha expresión.	En la nueva versión del reglamento cada transportador será responsable de la información que publica en el BTP.
33	ECOPETROL S.A.	INDICADORES DE CALIDAD	a) Indicador de la calidad de los combustibles: (cantidad tomada en los puntos de salida fuera de especificaciones de calidad) / (total cantidad entregada por los remitentes en los puntos de entrada) x 100. Este indicador debe ser calculado para cada semana de operación.	Sugerimos complementar el indicador para mayor claridad, indicando que las especificaciones de calidad a las que se refiere el numerador, son aquellas exigidas por la normativa vigente.	En la nueva propuesta, el indicador de calidad, ICC, se define como la cantidad total de Producto entregada por el Transportador a los Remitentes con una calidad inferior a la calidad con la cual recibió el Producto, expresada en barriles y la cantidad total de Producto entregada a los Remitentes, expresada en barriles.
34	ECOPETROL S.A.	CICLO NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	a) Mensualmente, los remitentes deben nominar el suministro de combustibles al refinador o importador para el caso de combustibles líquidos derivados del petróleo, y al comercializador mayorista para el caso del GLP.	La planeación de la operación de las refinерías es compleja y se hace con varios meses de anticipación. En efecto, el refinador/importador debe programar todo su sistema, incluyendo la refinación de todos sus productos y la contratación de buques para importación, con tiempo suficiente para, entre otros, asegurar precios razonables de producto importado. Dado que los costos de importación son cubiertos por el FEPC, tener un ciclo de nominación corto redundaría en un costo fiscal mayor para la Nación y en una imposibilidad operativa para optimizar el sistema.	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 59

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
35	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	b) La cantidad de producto nominada no debe ser superior a la cantidad definida por las partes en el contrato de suministro. Como se estableció en las definiciones del presente reglamento, estas nominaciones de suministro solo corresponden a la cantidad de producto que el remitente espera transportar por ductos.	Teniendo en cuenta que en la operación de las refinerías se presentan algunas situaciones donde se pueden generar mayor disponibilidad de combustibles, se le solicita respetuosamente a la CREG que considere el establecimiento de un margen dentro del cual se pueda realizar mayores nominaciones del producto, siempre y cuando no se afecte la operación del sistema. Este margen puede ser un porcentaje adicional de la cantidad contratada.	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
36	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	se propone la siguiente: d) Después de vencido el plazo para presentar las nominaciones, el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP tendrá máximo cinco (5) para confirmar a los remitentes	Proponemos aumentar el plazo dado que para confirmar a los remitentes las cantidades aprobadas para el mes siguiente se requiere otros programas y estos se obtienen en un plazo superior al definido en la resolución.	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
37	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE TRANSPORTE	e)y publique en BEO una propuesta de programa de transporte.	Se propone especificar en el inciso e) que el programa debe ser publicado e informado para cada uno de los clientes.	El proceso de nominación hace parte del capítulo 6 de la nueva propuesta y el documento soporte.
38	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE TRANSPORTE	f) Después de esta publicación los remitentes tienen máximo dos (2) días (hasta el jueves a las 00:00) para coordinar con el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP las cantidades aprobadas por el transportador.	se propone cambio del texto del inciso f.	El proceso de nominación hace parte del capítulo 6 de la nueva propuesta y el documento soporte.
39	ECOPETROL S.A.	RENOMINACIONES Y DESVÍOS PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		De manera respetuosa se le solicita a la CREG estudiar la posibilidad de que se realice una renominación de suministro por parte del remitente, previa solicitud al refinador, y revisada con el agente transportador, tal y como ocurre en el ciclo de nominación de transporte.	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte. Por lo tanto, solo se incluyen aspectos relacionados con esta actividad.
40	ECOPETROL S.A.	CRITERIOS PARA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	b) En caso que para una semana de nominación específica, la capacidad efectiva para la semana de operación a la que se está nominando, resulte inferior a la capacidad contratada por todos los remitentes (a causa de las interrupciones programadas), el transportador debe aceptar lo nominado por cada remitente hasta el	Agradecemos que se aclare la redacción. No resulta claro si lo que se busca es establecer una regla de prorrateo en función de la capacidad contratada cuando la capacidad efectiva es menor a la contratada.	La nueva propuesta contempla el proceso de prorrateo en el caso en el que la capacidad efectiva no sea suficiente para cumplir con el programa de transporte (artículo 45).

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 60

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
			porcentaje de la capacidad efectiva que tenga contratado.		
41	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS AL PROGRAMA DE TRANSPORTE PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Consideramos que se deben incluir compensaciones al refinador. Así como el refinador, según la resolución consultada, debe pagar cuando incumple, también debería recibir compensación cuando el remitente o el transportador incumplen en su obligación de recibo. Esto por cuanto una situación como esta puede poner en riesgo la operación de la refinería, en cuanto podría afectarse el despacho de producto y por lo tanto la operación continua de la refinería, e incluso el cumplimiento de contratos con terceros.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
42	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	a) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de entrada al sistema de transporte, por parte del refinador o importador. Se considerará incumplimiento por parte del refinador o importador cuando entregue al sistema de transporte una cantidad de producto menor a la cantidad a entregar programada y el valor absoluto de la diferencia entre dichas cantidades sea superior al 5%.	Se debe subir el 5% a un valor que refleje la realidad operativa. Es importante mencionar que el incumplimiento en la entrega de las cantidades programadas depende a su vez de los riesgos a los que se enfrentan los programas de importaciones y de abastecimiento de crudo al refinador. (...)	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
43	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS AL PROGRAMA DE TRANSPORTE PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	6.4.1. a) (...) En tal caso el refinador o importador deberá pagar al remitente la cantidad resultante de aplicar la siguiente fórmula (...). b) (...)	Se propone igualar las condiciones de valoración de los incumplimientos. Consideramos que el costo de oportunidad de los remitentes es el margen de distribución mayorista, por lo que la compensación que deberá pagar el refinador/importador debe ser valorado respecto a este margen, al igual que la propuesta para lo que debe pagar el transportador en el caso de un incumplimiento de su parte.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
44	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS AL PROGRAMA DE TRANSPORTE PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Se sugiere incluir parágrafo	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 61

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
45	GASNOVA	OTROS	Artículo 2°. Período de transición. Este período será de nueve (9) meses, que inicia a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución. Durante este período el transportador deberá implementar y poner en funcionamiento el boletín electrónico de operaciones (BEO) y su plataforma para nominaciones. Adicionalmente, dentro de los cuatro (4) primeros meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, el transportador tendrá que elaborar y socializar con los remitentes el manual del transportador	Se solicita ampliar el período de transición a 12 meses con el fin de realizar el ajuste presupuestal para el proceso de implementación del RUT por parte de los Agentes.	Con la nueva propuesta se establece un período de transición de seis meses para que el transportador implemente el BTP y la plataforma de nominaciones.
46	GASNOVA	DEFINICIONES	Cuenta de Balance: Es la diferencia acumulada durante una semana entre la Cantidad Entregada y la Cantidad Tomada por un Remitente para el caso de combustibles líquidos, o entre la masa de combustible entregada y masa de combustible tomada por un remitente para el caso del GLP. El transportador debe calcular la cuenta de balance para cada remitente y producto al finalizar cada semana de operación y en el que registra las distintas cantidades de combustibles entregadas en los puntos de entrada, las tomadas en los puntos de salida y los inventarios en tránsito, para cada uno de los remitentes y productos. El transportador definirá en el manual la metodología para efectuar este balance.	Es importante tener en cuenta que en el caso del GLP es Cenit quien informa a los remitentes cuanto producto les entregó Ecopetrol. Así mismo se considera importante que el manual que definirá la metodología para efectuar el balance sea acordado por el transportador y los remitentes.	No se contemplan diferencias entre productos para los balances.
47	GASNOVA	DEFINICIONES	Cuña: Cantidad de producto de propiedad del transportador, que puede ser empleada en la operación de poliductos para el transporte segregado de combustibles de diferentes especificaciones de calidad	Estamos de acuerdo con que el producto empleado en la operación del transportador sea de su propiedad y asuma su comercialización o disposición final. Entendemos que las modificaciones de calidad entre el GLP transportado y el entregado deben ser verificadas y asumidas por el transportador, por lo que el remitente solo debe recibir producto de la calidad que le fue entregada por el productor, las cuñas deben ser propiedad y del manejo exclusivo del transportador.	Esta definición se mantiene: Cuña: Cantidad de producto de propiedad del transportador, que puede ser empleada en la operación para el transporte segregado de productos de diferentes especificaciones de calidad.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	62

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
48	GASNOVA	DEFINICIONES	Factor de servicio: Porcentaje efectivamente utilizable de la capacidad nominal de transporte. Es definido por el transportador teniendo en cuenta aspectos técnicos tales como la infraestructura de transporte instalada (ductos, equipos y capacidad de almacenamiento), el perfil topográfico, la calidad de los productos transportados, los programas de mantenimiento, la cantidad de combustible del transportador que transita por el ducto por fines operativos (por ejemplo: la cantidad de cuñas empleadas), entre otros. La metodología para calcular el factor de servicio será definida por el transportador en su manual.	Si bien es cierto el transportador es el experto idóneo para sugerir el factor de servicio, consideramos importante que el factor sea discutido ampliamente con los remitentes durante el proceso de elaboración del manual del transportador.	Ver la definición que se encuentra en la nueva propuesta.
49	GASNOVA	DEFINICIONES	INVENTARIO INICIAL EN TRÁNSITO: Cantidad de combustible que se encuentra dentro del sistema de transporte (ductos, tanques de almacenamiento y demás equipos). El inventario total inicial en tránsito incluye cantidades de producto de los remitentes que se estén transportando, y cuñas y demás cantidades de combustibles de propiedad del transportador, que estén siendo utilizadas por él para el desarrollo de su actividad.	Esta definición es prácticamente igual a la de inventario final en tránsito, por lo que se sugiere revisar su diferenciación.	La nueva propuesta no incluye esta definición.
50	GASNOVA	DEFINICIONES	INVENTARIO FINAL EN TRÁNSITO: Cantidad de combustible que se encuentra dentro del sistema de transporte (ductos, tanques de almacenamiento y demás equipos). El inventario total final en tránsito incluye cantidades de producto de los remitentes que se estén transportando, y cuñas y demás cantidades de combustibles de propiedad del transportador, que estén siendo utilizadas por él para el desarrollo de su actividad.	Esta definición es prácticamente igual a la de inventario inicial en tránsito, por lo que se sugiere revisar su diferenciación.	La nueva propuesta no incluye esta definición.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 63

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
51	GASNOVA	DEFINICIONES	Inventario Operativo: Inventario de producto del transportador y sus remitentes, contenido dentro de los sistemas de transporte de poliductos necesarios para la operación de los mismos con cierto grado de confiabilidad en la prestación servicio . Para la operación de los sistemas de poliductos y para garantizar el cumplimiento de los programas de transporte, el inventario operativo son las cantidades de producto tanto en la línea como en los tanques ubicados en los diferentes terminales.	El inventario operativo debería estar dado por el producto del transportador requerido para operar el ducto. El producto de los remitentes no deberían hacer parte del inventario operativo ya que es el transportador que presta el servicio quien debe proveer las cantidades de producto que garantizan la operación de los sistemas de ductos.	La nueva propuesta no incluye esta definición.
52	GASNOVA	DEFINICIONES	Manual del Transportador: documento que contiene la información y los procedimientos operacionales y administrativos del transportador, que tienen como objeto estandarizar el funcionamiento del sistema de conformidad con lo establecido en el presente reglamento.	Se propone que teniendo en cuenta el alcance que la del RUT al manual del transportador, éste sea un documento en cuya elaboración los remitentes puedan participar.	La nueva propuesta establece un procedimiento para aprobación del manual, en el cual, se tiene previsto que el transportador considere los comentarios de los remitentes.
53	GASNOVA	DEFINICIONES		Se propone incluir dentro de las definiciones el código de medida de GLP	En la propuesta se hace referencia a la Resolución 126 de 2017.
54	GASNOVA	DEFINICIONES	Interrupción no programada: Suspensión temporal de la prestación del servicio de transporte por la ocurrencia de eventos imprevistos tales como casos fortuitos, fuerza mayor, causa extraña, o los eventos eximentes de responsabilidad definidos en el presente reglamento.	Se solicita eliminar la causa extraña del texto de la definición, ya que este término no existe conforme a la legislación colombiana.	En el artículo 49 de la propuesta se definen las situaciones súbitas o imprevistas que ocasionan interrupciones no programadas del servicio de transporte: 1. La fuerza mayor o caso fortuito o causa extraña conforme a lo establecido en la Ley. 2. Incumplimientos del Transportador. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución. 3. Incumplimientos de los Remitentes del servicio de transporte. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución.
55	GASNOVA	DEFINICIONES	Punto de importación de GLP: Punto de entrega de un importador de combustibles líquidos o un comercializador mayorista de GLP, vinculado a una instalación para la importación de combustibles.		Esta definición no se considera en la nueva propuesta teniendo en cuenta que no se hace diferencia entre los productos transportados.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 64

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
56	GASNOVA	DEFINICIONES	Punto de Transferencia de Custodia para GLP: Punto donde se transfiere la custodia del GLP entre un – Comercializador mayorista o un distribuidor y un Transportador; o entre un Transportador y un Distribuidor. Se consideran puntos de transferencia de custodia; Punto de Recibo del Transportador y Punto de Entrega del Transportador.	Teniendo en cuenta que los comercializadores mayoristas también pueden comprar producto para entregar en sus plantas a distribuidores u otros comercializadores mayoristas, se sugiere incluirlos así en la definición.	Esta definición no se considera en la nueva propuesta teniendo en cuenta que no se hace diferencia entre los productos transportados.
57	GASNOVA	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	2.1. Obligaciones del transportador de combustibles líquidos..... o) Realizar con los remitentes el ajuste de las cuentas de balance que se presenten según lo establecido en este reglamento.	Se sugiere señalar específicamente dentro del título del numeral 2.1 al GLP ya que entendemos que las obligaciones del transportador allí establecidas aplican también para el GLP, tal y como se infiere del inciso a). Así mismo se solicita precisar el ajuste de cuentas de balance semanal con el fin de ser concordantes con la obligación del remitente establecida en el inciso f) del numeral 2.3.	La nueva propuesta no realiza diferenciación entre los productos que son transportados.
58	GASNOVA	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	f.1) Información procedimental: • Publicar la información y procedimientos comerciales y operacionales más relevantes utilizados por cada transportador.(...)	Se sugiere incluir la publicación previa de tarifas por tramos, incluyendo el desglose de los componentes de la misma, como es el caso de la estampilla si la hubiera.	En la nueva propuesta, el BTP incluye la información de acceso pública y de acceso exclusivo para remitentes, sin hacer diferenciación por el producto que es transportado.
59	GASNOVA	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	f.3) Información para remitentes • Condiciones de la solicitud de transporte correspondiente al bache remitido, el cual hace referencia a: - Información de la nominación de los remitentes, - Información de las cantidades aprobadas para transportar a partir del ciclo de nominación. - Información sobre la calidad del producto entregado al transportador en el punto de recibo y recibido por el remitente en el punto de entrega, de acuerdo a la normatividad vigente. (...)	Se sugiere que los reportes de cantidad y calidad se hagan en tiempo real, para que todos los agentes puedan verificar el cumplimiento a cabalidad de lo contratado, ya que si no se precisa el tiempo para realizar el reporte la medida no cumpliría su objetivo y el remitente podría ya haber utilizado o recibido el producto entregado sin cumplir la calidad requerida.	En la nueva propuesta, el BTP incluye la información que es de acceso para remitentes, sin hacer diferenciación por el producto que es transportado.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 65

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
60	GASNOVA	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	j) Contar con conexiones, plantas de abasto o instalaciones para recibir el producto que cumpla con la normatividad técnica y ambiental vigente.	Se sugiere que se modifique el término contar por el de operar, en concordancia con el numeral 3,5 II b), esto es teniendo en cuenta que el remitente es el responsable por la adquisición de los terrenos y derechos, obtención de licencias y permisos para la construcción y operación de la conexión.	La nueva propuesta establece las responsabilidades con respecto a las conexiones para acceso al sistema de transporte en el artículo 41. Específicamente en el literal B se establece lo siguiente: <i>El Remitente debe contar con las facilidades necesarias que le permitan cumplir las condiciones operativas de recibo de producto desde el punto de salida del Sistema de Transporte sin que se limite la operación.</i>
61	GASNOVA	RESPONSABILIDAD Y PROPIEDAD DE LOS PUNTOS DE ENTRADA Y SALIDA, Y DE LA CONEXIÓN	Las responsabilidades de las partes con respecto a las conexiones y puntos de entrada y salida del sistema de transporte, son las siguientes: I. Con respecto a los puntos de entrada y salida:.....	Con el fin de que queden claras las responsabilidades de los agentes, se solicita incluir el punto de recibo del transportador de GLP y el punto de entrega del transportador de GLP, conforme a las definiciones establecidas en el RUT.	En primer lugar, se debe mencionar que esta propuesta no hace ninguna diferenciación entre los productos que son transportador. De otra parte, el procedimiento para el acceso físico al sistema de transporte se encuentra en el capítulo 5 de la Resolución CREG 232 de 2020,
62	GASNOVA	MANEJO DE BACHES	Estamos de acuerdo con la redacción propuesta por la CREG	Estamos de acuerdo con el manejo de baches dados en la resolución en consulta ya que es importante que el transportador sea el responsable de aprovisionarse del producto que requiere como cuña para realizar la operación y que se haga cargo de la disposición final del producto no conforme que se obtenga del sistema de transporte y no sea el remitente el que tenga que recibir este producto y correr con los gastos y la dificultad de su disposición.	Dentro de la propuesta se incluye la siguiente obligación para el transportador: <i>Realizar la gestión comercial para aprovisionarse de los Productos requeridos como separador de parcelas si se requieren. También será responsable de la disposición final del producto no conforme que no cumpla con la calidad mínima requerida y que se encuentre dentro del Sistema de Transporte.</i>
63	GASNOVA	PÉRDIDAS	Estamos de acuerdo con la redacción propuesta por la CREG	Estamos de acuerdo con la propuesta de la CREG en cuanto a que las pérdidas deben ser asumidas por el Transportador. Es claro que el Transportador debe contar con todos los insumos para la prestación del servicio de transporte (producto para cuñas, bacheo, disposición de producto no conforme etc..) y el remitente debe recibir la totalidad del producto que le fue entregado en las mismas condiciones de calidad y cantidad en que ingreso al ducto, conforme al servicio que contrató.	La nueva propuesta incluye una formulación para realizar el cálculo de las pérdidas durante el transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 66

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
64	GASNOVA	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	a) Después de vencido el plazo para presentar las nominaciones, el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP tendrá máximo cinco (5) días para confirmar a los remitentes las cantidades aprobadas para el mes siguiente y el programa de suministro correspondiente.	Se sugiere que el plazo máximo para confirmar a los remitentes sean días hábiles.	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
65	GASNOVA	MANUAL DEL TRANSPORTADOR	4.7. MANUAL DEL TRANSPORTADOR El transportador debe elaborar y publicar en el BEO una versión actualizada del manual del transportador. Dicho manual debe contener como mínimo lo siguiente:	Se sugiere que los remitentes y la industria en general participe en la elaboración del Manual del Transportador, ya que temas tan importantes como las metodologías para determinar factor de servicio, cuentas de balance, pérdidas, inventarios en tránsito, tarifas de almacenamiento, volúmenes operativos y lleno de la línea, no deberían ser definidas de manera unilateral por parte del Transportador.	En el proceso de adopción del manual de operaciones, los interesados contarán con un periodo de 30 días calendario para realizar comentarios a la propuesta de manual. El transportador deberá analizar y responder los comentarios que realicen los agentes en un plazo igual. Adicionalmente se establece un procedimiento para realizar modificaciones al manual de operaciones.
66	GASNOVA	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	a) mensualmente, los remitentes deben nominar el suministro de combustibles líquidos derivados del petróleo, y al comercializador mayorista en el caso del GLP.	En el numeral 6.1.2.a se establece que el remitente debe nominar "semanalmente" al transportador a través del BEO. Al parecer, se contradicen estos dos numerales, por lo que se sugiere que la nominación se establezca mensual en los dos artículos mencionados. De igual forma se sugiere que en el ciclo de nominación tanto de suministro como de transporte los plazos de nominación sean dados en días hábiles, con el fin de facilitar la operación, puesto que las áreas administrativas de muchas compañías no laboran sábados y domingos	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
67	GASNOVA	EVENTOS DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	6.2. EVENTOS DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS. 6.3. EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Se solicita adecuar los numerales 6.1.5., 6.2 y 6.3 para incluir el GLP ya que solo hace referencia a combustibles líquidos.	Como parte de las interrupciones no programadas del servicio de transporte, se han definido: 1. La fuerza mayor o caso fortuito o causa extraña conforme a lo establecido en la Ley. 2. Incumplimientos del Transportador. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución. 3. Incumplimientos de los Remitentes del servicio de transporte. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 60 y en el Artículo 61 de la presente resolución.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	67

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
68	GASNOVA	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	a) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de entrada al sistema de transporte, por parte del refinador o importador. Se considerará incumplimiento por parte del refinador o importador cuando entregue al sistema de transporte una cantidad de producto menor a la cantidad a entregar programada y el valor absoluto de la diferencia entre dichas cantidades sea superior al 5%. En tal caso el refinador o importador deberá pagar al remitente la cantidad resultante de aplicar la siguiente fórmula:	Consideramos que el 5% es muy alto y teniendo en cuenta los continuos incumplimientos del productor, el remitente seguiría asumiendo incumplimientos que afectan la prestación del servicio público injustificadamente, por ello se sugiere que la diferencia sea del 3% cantidad que consideramos se ajusta a la operación de todos los agentes.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
69	GASNOVA	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	b) Compensación en caso de incumplimiento en el recibo de producto en el punto de salida del sistema de transporte, por parte del remitente. Se considera incumplimiento del remitente cuando no reciba en el punto de salida la cantidad definida en el programa de transporte para cada día de la semana de operación, y el valor absoluto de la diferencia entre la cantidad a tomar programada y la cantidad tomada sea superior al 5%.	Teniendo en cuenta la estandarización que ya tiene el transportador de su operación, así como el margen de diferencia entre el producto entregado y programado que se sugirió para el productor, consideramos que la diferencia entre la cantidad a tomar programada y la cantidad entregada en el sistema de transporte no debe ser superior al 3%.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
70	GASNOVA	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	A: Tarifa diaria de almacenamiento definida en el manual del transportador. Expresada en pesos/galón-día.	Según se entiende, esta tarifa será libremente impuesta por el transportador, existiendo riesgo de incrementos exagerados en cobros por esta penalización, como se presentó con la aplicación de la Resolución CREG 001 de 2000 en el sector gas natural y la variable "ingresos de corto plazo"	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
71	ACP	OTROS	Periodo de transición	(...) • Esta etapa de socialización del BEO y un periodo de prueba de la plataforma previo a su entrada en operación posiblemente requerirá más de 9 meses de transición. Se recomienda ampliar a 12 meses este plazo.	Con la nueva propuesta se establece un periodo de transición de seis meses para que el transportador implemente el BTP y la plataforma de nominaciones.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 68

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
72	ACP	DEFINICIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Conexión • Punto de entrada para combustibles líquidos • Punto de salida para combustibles líquidos 	<ul style="list-style-type: none"> • Consideramos, que similar a lo definido para los puntos de recibo y entrega del transportador de GLP, los puntos de entrada y salida de combustibles líquidos tienen que contener la estación de transferencia de custodia, es decir, el sistema de medición. Y en consecuencia, se solicita eliminar de la definición de conexión la estación de transferencia de custodia. (...) 	La nueva propuesta no hace diferencia entre los productos transportados.
73	ACP	DEFINICIONES		<ul style="list-style-type: none"> • Definir qué tipo de ductos son aquellos que conectan directamente la refinería con las plantas de abasto, y cuál sería la regulación aplicable a estos casos (tarifas, responsabilidades de los agentes, condiciones de acceso, etc.). 	Estos activos no se consideran parte del sistema de transporte.
74	ACP	DEFINICIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad • Barril equivalente de gasolina • Capacidad • Inventario 	<ul style="list-style-type: none"> • Precisar que las cantidades en volumen serán determinadas o definidas a condiciones estándar de presión y temperatura. Lo anterior teniendo en cuenta que así se efectúa la medición en los puntos de entrada y salida, y con el fin de estandarizar unidades en los procesos de nominación y asignación de capacidad, y en la determinación de las cuentas de balance. 	En términos de medición, los involucrados en el transporte deben acoger lo establecido en la Resolución CREG 126 de 2017.
75	ACP	DEFINICIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Lleno de línea del remitente • Lleno de línea del sistema 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar o redefinir estos términos dado que según el balance, y teniendo en cuenta que las pérdidas son asumidas por el transportador, el lleno de línea definido como la diferencia entre inventario en tránsito inicial y final resultaría equivalente en valor a la cuenta de balance correspondiente ($Inv\ inicial - Inv\ final = QT - QE$). Por tanto, recomendamos dejar en el reglamento únicamente la definición y reporte de cuentas de balance. La definición de lleno de línea podría referirse específicamente a la cantidad de producto contenida en los ductos que conforman el sistema de transporte. 	La nueva propuesta establece el balance de cantidades recibidas y entregadas como la diferencia entre la cantidad de producto entregado por un remitente al transportador y la cantidad del mismo producto recibido por el remitente, expresada en barriles.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 69

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
76	ACP	DEFINICIONES	• Cuenta de balance	• Con el fin de asegurar mayor precisión en el cumplimiento del programa de transporte, tal y como lo plantea el proyecto de reglamento, recomendamos que el reporte de la cuenta de balance por parte del transportador se haga al finalizar cada <u>día</u> de operación, y no semanalmente como se menciona en esta definición. Para los remitentes es necesario contar con esta información de manera oportuna y así garantizar mejor coordinación operativa poliductos-plantas de abasto.	En la nueva propuesta se establece que las cantidades: 1. Cantidad de Producto entregada por los Remitentes al Transportador. 2. Cantidad de Producto entregada por el Transportador a los Remitentes. 3. Cantidad de Producto almacenado dentro del cada Subsistema. Se calculen de forma diaria, mensual y total anual.
77	ACP	DEFINICIONES	• Almacenamiento operativo • Inventario operativo • Volumen operativo	• Diferenciar claramente estas tres definiciones. Consideramos que el almacenamiento (capacidad tanques) e inventario operativo (producto del transportador) deben ser responsabilidad exclusiva del transportador, y que el volumen operativo si corresponde a la cantidad de producto (mínima o máxima) que debe mantener cada remitente dentro del sistema.	El almacenamiento operativo lo define el Decreto 1281 de 2020. Los inventarios operativos inicial y final no hacen parte de la nueva propuesta.
78	ACP	DEFINICIONES		• Definir día de operación.	En la nueva propuesta se considera el día de operación como parte de los procedimientos de liberación de capacidad.
79	ACP	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	a) ... el acceso físico al sistema de transporte, sin discriminación mediante el pago de las tarifas por uso establecidas en la regulación vigente; excepto en los siguientes casos: (i) cuando la calidad del producto no cumpla con los estándares establecidos en la normatividad vigente, (ii) cuando no haya capacidad disponible en el sistema, (iii) cuando la conexión del remitente no cumpla la normatividad técnica y (iv) cuando el remitente no se encuentre al día en el pago de los servicios de transporte	• En la obligación de acceso sin discriminación al sistema proponemos eliminar la excepción "(ii) cuando no haya capacidad disponible". Recomendamos que el sistema de poliductos <u>existente</u> mantenga el esquema actual "common carrier" o de uso común, mediante el cual la capacidad es asignada equitativamente por prorrata, sin reserva contractual. Bajo este modelo de transporte, no debe existir la posibilidad de negar acceso al sistema por capacidad insuficiente.	La nueva propuesta incorpora los contratos de transporte y define el procedimiento realizar la nominación de la capacidad de la capacidad que se incorpore a los contratos.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 70

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
80	ACP	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	p) Definir para cada remitente un rango de volúmenes operativos por producto de acuerdo a los datos históricos tanto de las cuentas de balance como del lleno de línea de cada remitente.	Consideramos que los volúmenes operativos a mantener por cada remitente deben ser definidos por el transportador con base en un estudio que determine el rango óptimo que garantiza continuidad en la operación del sistema de transporte. Este volumen operativo de los remitentes debe además determinarse teniendo en cuenta el inventario mínimo operativo que se le exigirá al transportador según lo establecido en el numeral 4.9.	Como parte de esta obligación, la nueva propuesta incluye dentro del manual de operaciones lo siguiente: <i>"Metodología para determinar los volúmenes operativos mínimos y máximos de cada Producto del Lleno de línea que los Remitentes deben mantener dentro del Sistema de Transporte."</i>
81	ACP	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	n) Calcular e informar a los remitentes y al SICOM las cuentas de balance, en cumplimiento de lo establecido en este reglamento.	Proponemos que la información a los remitentes de la cuenta de balance se efectúe con periodicidad diaria, y no semanal, y que junto a la cuenta de balance se le informe también el inventario en tránsito por producto al finalizar cada día de operación. De conformidad con lo contenido en el numeral 4.2. del proyecto de reglamento.	Los aspectos relacionados con temas de cantidad que se han incluido en la propuesta se calculan con periodicidad diaria, mensual y anual.
82	ACP	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	b) Mantener dentro de los parámetros de calidad exigidos por la normatividad vigente los productos que son transportados por el sistema de poliductos.	Solicitamos concretar más esta obligación en el sentido que el transportador debe responder por la calidad de los combustibles transportados y entregados a los remitentes en los puntos de salida. El mantener los productos dentro de parámetros de calidad es un requisito que se materializa o define únicamente en el corte y entrega final del bache al remitente en el punto de salida. Por tanto es necesario hacer explícita la obligación del transportador de recuperarle al remitente el producto no conforme ya entregado en sus instalaciones.	Las obligaciones del transportador relacionadas con la calidad del producto transportado se encuentran definidas en el literal F del artículo 21 de la Resolución CREG 232 de 2020. Específicamente, se han incluido las siguientes obligaciones: 1. <i>Mantener las Especificaciones de Calidad de los Productos entregados por los Remitentes en los Puntos de Entrada, de conformidad con lo establecido en los contratos de transporte y en la regulación.</i> 2. <i>El Transportador deberá garantizar la calidad de los Productos transportados desde los Puntos de Entrada hasta los Puntos de Salida del Sistema de Transporte, conforme al contrato de transporte que se suscriba.</i>

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 71

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
83	ACP	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		En línea con el anterior comentario, consideramos necesario dejar explícito e incluir en las obligaciones del transportador el responder al remitente por la cantidad de combustible entregada en los puntos de entrada y asumir la totalidad de las pérdidas durante el transporte. Es obligación del transportador responder a los remitentes por la cantidad y calidad de los combustibles que le fueron transferidos en custodia en los puntos de entrada.	Las obligaciones del transportador relacionadas con la calidad del producto transportado se encuentran definidas en el literal F del artículo 21 de la Resolución CREG 232 de 2020. Específicamente, se han incluido las siguientes obligaciones: 1. <i>Mantener las Especificaciones de Calidad de los Productos entregados por los Remitentes en los Puntos de Entrada, de conformidad con lo establecido en los contratos de transporte y en la regulación.</i> 2. <i>El Transportador deberá garantizar la calidad de los Productos transportados desde los Puntos de Entrada hasta los Puntos de Salida del Sistema de Transporte, conforme al contrato de transporte que se suscriba.</i>
84	ACP	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	a) Suscribir contratos de transporte con el transportador, según la regulación que expida la CREG.	Recomendamos tener presente en esta obligación y en la posterior regulación sobre contratos nuestra propuesta de mantener un modelo de transporte de uso común para el sistema de poliductos <u>existente</u> . Lo anterior es conveniente especialmente por las siguientes razones: (i) existe un monopolio integrado en refinación-importación-transporte poliductos, (ii) el porcentaje de ocupación del sistema es alto y la capacidad de algunos tramos es insuficiente, (iii) la infraestructura existente ya ha sido financiada, (iv) casi la totalidad del combustible que se comercializa en el país se transporta por poliductos, es decir que el acceso al sistema es clave para ingresar o participar en el mercado, y (v) permitiría seguir garantizando un acceso abierto al sistema sin discriminación.	La nueva propuesta establece la obligación de firmar contratos, así como unas condiciones para la liberación y cesión de capacidad, propendiendo por su uso eficiente y la posibilidad de acceso al servicio por parte de los remitentes.
85	ACP	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	d) Entregar en el punto de entrada combustibles que cumplan los estándares de calidad establecidos por la normatividad vigente.	Consideramos que esta obligación del remitente debe ser compartida con el refinador/importador, en caso de ser este el agente que entrega físicamente el combustible del remitente en los puntos de entrada del sistema de transporte. Por tanto proponemos complementar las obligaciones del refinador/importador estableciendo explícitamente que debe abstenerse de entregar al sistema de transporte combustible propio o de	Al respecto, la nueva propuesta considera lo siguiente en el artículo 56: " <i>El Transportador deberá solicitar al Remitente un certificado de conformidad de producto, de acuerdo con lo exigido en la Resolución CREG 126 de 2017 para que demuestre las especificaciones de calidad de los combustibles líquidos a ser transportados.</i> "

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 72

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
				terceros que no cumpla los estándares de calidad vigentes.	
86	ACP	OBLIGACIONES DEL REFINADOR E IMPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	g) Informar al transportador y remitentes, con un mes de anticipación, los programas de mantenimiento que puedan afectar las entregas en los puntos en los que el refinador o importador realice entrega de producto.	<ul style="list-style-type: none"> Recomendamos ampliar a 2 meses de anticipación con el fin que los remitentes cuenten con dicha información al momento de iniciar sus nominaciones de producto. 	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por lo tanto, se incluyeron obligaciones para los agentes que participan en el servicio de transporte.
87	ACP	COMPROMISO DE ACCESO	b) cuando no haya capacidad de transporte disponible.	<ul style="list-style-type: none"> Reiteramos nuestra solicitud de eliminar esta excepción y mantener un modelo de transporte de uso común para la infraestructura existente. 	Las reglas de acceso al servicio de transporte se han definido en el artículo 38.
88	ACP	RESPONSABILIDAD Y PROPIEDAD DE LOS PUNTOS DE ENTRADA Y SALIDA, Y DE LA CONEXIÓN	I. Con respecto a los puntos de entrada y salida: e) El remitente que solicite el punto de acceso debe pagar al transportador los costos asociados a los nuevos puntos de entrada o de salida que deba el construir el transportador para atender la solicitud de acceso.	<ul style="list-style-type: none"> Dado que los remitentes pagan al transportador los costos de construcción de los puntos de entrada o salida, estas inversiones no deben ser contabilizados al momento de definir la tarifa de transporte. 	La propuesta establece que la conexión no hace parte del sistema de transporte, tal como se define en la Resolución 232 de 2020.
89	ACP	RESPONSABILIDAD Y PROPIEDAD DE LOS PUNTOS DE ENTRADA Y SALIDA, Y DE LA CONEXIÓN	II. Con respecto a la conexión: b) El remitente tendrá a su cargo la instalación de las estaciones de medición respectivas, las cuales deberán ser avaladas por el transportador, mediante comunicación formal.	<ul style="list-style-type: none"> En concordancia con nuestra propuesta de incluir la estación de medición dentro de los puntos de entrada, solicitamos eliminar este literal. La responsabilidad de construcción, operación y mantenimiento de las estaciones de medición debe ser del transportador, tal y como se establece para el caso de GLP. 	Como está previsto en la propuesta el punto de transferencia en custodia hace parte de la conexión.
90	ACP	LLENO DE LÍNEA POR REMITENTE		<ul style="list-style-type: none"> Como ya se mencionó en las definiciones, proponemos eliminar los numerales 4.4 y 4.5, por considerarlos innecesarios. 	La nueva propuesta no incluye una formulación explícita para calcular el lleno de línea. En este sentido, con el objetivo de mantener la operación continua del sistema de transporte, la propuesta incluye una obligación para los remitentes de mantener dentro del sistema de transporte los volúmenes operativos mínimos que defina el transportador.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 73

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
91	ACP	LLENO DE LÍNEA DEL SISTEMA		<ul style="list-style-type: none"> Proponemos eliminar la fórmula planteada para determinar las pérdidas, pues la forma de cuantificarlas no es teórica, sino práctica en función de balances de materia y mediciones reales en tanques del transportador, puntos de entrada y salida, etc. Teniendo en cuenta que las pérdidas son asumidas por el transportador, para los remitentes lo importante es tener un reporte diario de las cantidades que entregó al sistema, de lo que tomó en sus plantas y de los inventarios en tránsito de cada uno de su productos. Ese inventario en tránsito debe estar disponible para el remitente en cualquier momento en caso que decida no continuar utilizando el sistema de transporte. Lo anterior puede controlarse periódicamente a través de "auditorías" externas que contrasten estos reportes de inventarios en tránsito con la cantidad de producto real contenida en tanques, líneas y equipos del sistema de transporte. 	La nueva propuesta no incluye una formulación explícita para calcular el lleno de línea. En este sentido, con el objetivo de mantener la operación continua del sistema de transporte, la propuesta incluye una obligación para los remitentes de mantener dentro del sistema de transporte los volúmenes operativos mínimos que defina el transportador.
92	ACP	MANUAL DEL TRANSPORTADOR		<ul style="list-style-type: none"> Incluir en el manual del transportador las normas o requisitos técnicos que deben cumplir las conexiones. 	Como parte del manual, el transportador deberá incluir las reglas y procedimientos para evaluar la factibilidad técnica de conexiones.
93	ACP	MANUAL DEL TRANSPORTADOR	o) Metodología para determinar los volúmenes operativos para cada remitente.	<ul style="list-style-type: none"> Adicional a la metodología o criterios utilizados para definirlos con base en el estudio antes propuesto, recomendamos que el rango de estos volúmenes operativos que se aplicarán sean claramente definidos en el manual. 	La propuesta considera que dentro del manual del transportado se debe incluir la metodología para determinar los volúmenes operativos mínimos y máximos de cada producto del lleno de línea que los remitentes deben mantener dentro del sistema de transporte.
94	ACP	MANUAL DEL TRANSPORTADOR		<ul style="list-style-type: none"> Proponemos establecer la obligación al transportador de poner a consideración y aceptación de los remitentes, e informar a la CREG y a MinMinas, cualquier modificación que pretenda efectuar al manual. Son múltiples las condiciones de operación que define el transportador en su manual, y por tratarse de un monopolio, no debe permitirse que él las defina de manera unilateral. 	La propuesta establece un procedimiento para realizar modificaciones al manual de operaciones en el artículo 36.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	74

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
95	ACP	BOLETÍN ELECTRÓNICO DE OPERACIONES (BEO)		<ul style="list-style-type: none"> Recomendamos que de los ítems catalogados como información pública, lo contenido en los literales a (descripción detallada del sistema), c (estadísticas cantidades transportadas por tramo), g (capacidad almacenamiento del transportador y remitentes) y j (capacidad del sistema de transporte), debe ser información exclusiva para remitentes. Lo anterior por seguridad de la integridad del sistema de transporte, y para proteger la libre competencia entre agentes. (...) 	<p>En el artículo 37 de la propuesta se describe la información de acceso público y de acceso exclusivo para remitentes y terceros. Esta clasificación tuvo en cuenta una de las motivaciones principales del reglamento que es la transparencia en la información relacionada con el acceso tanto al sistema de transporte como al servicio de transporte.</p>
96	ACP	BOLETÍN ELECTRÓNICO DE OPERACIONES (BEO)	II. Información exclusiva para cada remitente / m) Balances de cantidad.	<ul style="list-style-type: none"> Recomendamos ajustar el literal m) definiéndolo como el reporte diario de las cuentas de balance. 	<p>En la nueva propuesta se incluyen reportes diarios de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cantidad de cada producto recibido en cada punto de entrada al Sistema de Transporte. Cantidad de cada producto entregado en cada punto de salida del Sistema de Transporte.
97	ACP	CRITERIOS PARA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	II. Asignación capacidad disponible	<ul style="list-style-type: none"> Reiteramos nuestra propuesta, por las razones ya expuestas, que para los poliductos <u>existentes</u> se mantenga el esquema de transporte de uso común, con asignación equitativa de la capacidad efectiva, sin reservas contractuales. Adicionalmente, y con el propósito de promover mayor competencia y dinamismo aguas abajo recomendamos modificar el criterio propuesto por un mecanismo de prorrata en función de la cantidad nominada por cada remitente (independientemente de si es nuevo o habitual). Es necesario aclarar y garantizar que Ecopetrol como agente refinador e importador participe de la asignación de la capacidad del sistema de transporte en igualdad de condiciones con el resto de remitentes (...) 	<p>La nueva propuesta establece como obligación de transportadores y remitentes la firma de contratos de transporte. En razón a ello, la asignación y programación debe contemplar la capacidad que se encuentra contratada.</p>

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 75

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
98	ACP	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	a) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de entrada al sistema de transporte, por parte del refinador o importador	<ul style="list-style-type: none"> En concordancia con nuestra propuesta de pagar el servicio por la cantidad tomada en los puntos de salida (y no la a entregar programada en los puntos de entrada), se sugiere eliminar de la compensación por incumplimientos en la entrega por parte del refinador o importador la tarifa de transporte. Asimismo ya no sería necesaria la precisión del parágrafo 1 que el refinador/importador en todo caso cuando entregue cantidades inferiores a las programadas (con diferencia inferiores al 5%) debe reconocer al remitente el costo del transporte. (...) 	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.
99	ACP	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	a) Compensación en caso de incumplimiento en el recibo de producto en el punto de entrada del sistema, por parte del transportador	<ul style="list-style-type: none"> En concordancia con nuestra propuesta de pagar el servicio por la cantidad tomada en los puntos de salida (y no la a entregar programada en los puntos de entrada), se sugiere eliminar de la compensación por incumplimientos en el recibo por parte del transportador la tarifa de transporte. Asimismo, ya no sería necesaria la precisión del parágrafo 1. Recomendamos que la tarifa diaria de almacenamiento, incluida en la fórmula de las compensaciones, sea definida en el reglamento, y que su valor no exceda las tarifas del mercado. 	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
100	ACP	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	b) Compensación en caso de incumplimiento en el recibo de producto en el punto de salida del sistema de transporte, por parte del remitente.	<p>Proponemos incluir un parágrafo en el que se precise que estas compensaciones no aplican en caso de que el remitente resuelva a través de otros remitentes, su incapacidad en un momento dado de recibir producto en sus instalaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> Recomendamos que la tarifa diaria de almacenamiento, incluida en la fórmula de las compensaciones, sea definida en el reglamento, y que su valor no exceda las tarifas del mercado. 	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
101	ACP	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO	En caso que el remitente definitivamente no haya tomado el producto una vez finalizada la semana de operación s, deberá retirarlo durante la semana siguiente (s+3) o de lo contrario perderá el producto	<ul style="list-style-type: none"> Esta disposición resulta extrema, excede el alcance y la finalidad del reglamento, y por tanto solicitamos sea eliminada de la resolución. Consideramos suficiente establecer como obligación del remitente retirar el producto en el tiempo máximo que defina el transportador en su manual, 	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 76

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
			almacenado, el cual pasará a ser propiedad del transportador.	según el almacenamiento operativo que le exija la CREG y las condiciones de operación específicas de cada terminal.	
102	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	MANEJO BACHES DE	El transportador con el fin de responder a los remitentes por la cantidad y calidad del producto entregado en los diferentes puntos de entrada del sistema, y cumplir las obligaciones definidas en el presente reglamento, podrá escoger libremente el esquema de manejo y separación de baches que le permita cumplir sus obligaciones y a su vez optimizar su operación. (...)	Respecto al numeral 4.3: "En general, consideramos acertada la propuesta de la Comisión sobre el manejo de las cuñas. Sin embargo, es importante completar la directriz con el mecanismo de remuneración de los costos correspondientes. Para ello, de forma respetuosa proponemos que se establezca que, de forma similar a las pérdidas, el transportador transferirá en la factura la diferencia entre el costo de compra de las cuñas y los ingresos obtenidos de la venta del producto no conforme resultado del proceso de transporte. Así mismo, tal y como se indica a continuación, la cantidad de combustible que debería adquirir el transportador es la porción de la cuña o de la interface que al final del proceso de transporte se transformará en producto no conforme. En caso contrario, el transportador estaría comprando un combustible que, por eficiencia, debería comercializar al mercado, alejándose de su objeto principal. (...)	Dentro de la propuesta se incluye la siguiente obligación para el transportador: <i>Realizar la gestión comercial para aprovisionarse de los Productos requeridos como separador de parcelas si se requieren. También será responsable de la disposición final del producto no conforme que no cumpla con la calidad mínima requerida y que se encuentre dentro del Sistema de Transporte.</i> La propuesta no contempla condiciones para el cobro de los productos utilizados como separador.
103	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	CICLO NOMINACIÓN TRANSPORTE DE DE	"d) La nominación de transporte debe incluir como mínimo: las cantidades de producto a entregar en los puntos de entrada durante la semana siguiente, las especificaciones de calidad de cada combustible y los respectivos puntos de entrada y salida..."	Es nuestro entendimiento que la nominación de transporte corresponde a cantidades iguales para los puntos de entrada y salida, es decir, que durante la semana las cantidades que ingresan al sistema serán iguales a las que se entregan en las salidas.	El proceso de nominación y el programa de transporte están definidos en los artículos 43 a 46 de la nueva propuesta.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 77

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
104	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OTROS	<p>Segmentar y/o diferenciar la regulación aplicable al transporte de combustibles a través de poliductos, entre GLP y los restantes productos, carece de sentido conceptual y práctico.</p> <p>Aunque se entiende el esfuerzo realizado por la CREG en años previos, al tratar de establecer un régimen tarifario específico para el GLP transportado por ductos multi-producto, dicho esfuerzo partía de un ejercicio de abstracción que resultaba argumentable, en el contexto de la competencia limitada que tenía la Comisión para regular de manera integral el transporte de derivados del petróleo.</p>	<p>El servicio de transporte de combustibles a través de poliductos no es divisible, por tratarse de una infraestructura compartida en la que los criterios de inversión no obedecen a la demanda de transporte de un producto en particular, sino a la demanda agregada de combustibles líquidos. Igual sucede con los criterios de administración, operación y mantenimiento de la infraestructura en cuestión, siendo imposible aplicar reglas diferenciales entre productos. (...)</p>	<p>La nueva propuesta no establece diferenciación en el tratamiento del GLP y otros combustibles líquidos.</p>
105	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	RENOMINACIONES Y DESVÍOS PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	<p>La posibilidad de realizar desvíos respecto a la nominación es una herramienta importante, y para su cabal aprovechamiento sugerimos algunas modificaciones a la propuesta</p>	<p>En las definiciones de la Resolución 113 se establece lo siguiente: "Desvío: Cambio en los puntos de entrada o salida con respecto al origen o destino especificado en el programa de transporte. Para el caso de GLP, corresponde a cambios en los puntos de recibo y/o en los puntos de entrega del transportador con respecto al origen y/o destinación inicial especificada en el contrato de transporte. Esto es, cuando un remitente solicita que se lleve su gas licuado de petróleo, GLP, de puntos de recibo y/o de entrega diferentes a los especificados en su contrato." (...)</p>	<p>La nueva propuesta permite acordar cambios al programa de transporte mediante solicitudes expresas de las partes. El procedimiento se encuentra en el artículo 45 de la Resolución 232 de 2020. Los cambios solicitados, en cantidad, puntos de entrada o salida no pueden afectar la operación ni las programaciones establecidas.</p>

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 78

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
106	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	CUENTA BALANCE REMITENTES DE PARA	Los saldos actuales de las cuentas de balance que se llevan para los remitentes aguas debajo de Galán, son el resultado de las diferencias acumuladas entre las entregas y los recibos, respecto al saldo inicial de la cuenta de balance. Es decir, constituyen una medida de las cantidades que el transportador tiene bajo su custodia para cada remitente.	(...) La definición del proyecto normativo de cuenta de balance es la siguiente: "Cuenta de balance: Es la diferencia acumulada durante una semana entre la Cantidad Entregada y la Cantidad Tomada por un Remitente para el caso de combustibles líquidos, o entre la masa de combustible entregada y masa de combustible tomada por un remitente para el caso del GLP. El transportador debe calcular la cuenta de balance para cada remitente y producto al finalizar cada semana de operación y en el que registra las distintas cantidades de combustibles entregadas en los puntos de entrada, las tomadas en los puntos de salida y los inventarios en tránsito, para cada uno de los remitentes y productos. El transportador definirá en el manual la metodología para efectuar este balance." (Se ha subrayado) (...)	La nueva propuesta establece un balance de entradas y salidas que corresponde a la diferencia entre la cantidad de producto que un remitente entrega al transportador y la cantidad del mismo producto que el transportador entrega al remitente. Este cálculo se realiza de manera diaria para cada producto, para cada remitente y para el consolidado de todos los productos y para todos los remitentes.
107	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OTROS	En la propuesta de Reglamento, la Comisión establece un período de transición de nueve (9) meses para la entrada en funcionamiento del BEO del transportador y de la plataforma para nominaciones.		Con la nueva propuesta se establece un periodo de transición de seis meses para que el transportador implemente el BTP y la plataforma de nominaciones.
108	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Estándares de calidad	La definición dada se refiere a las que están reglamentadas y normalizadas. Sin embargo, es importante que se revisen a detalle ya que en ocasiones existen sutiles diferencias entre las del Organismo de Normalización y las reglamentaciones vigentes.	Se refieren a los parámetros establecidos en la normatividad vigente.
109	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Estaciones para transferencia de custodia	Excluir de la definición: adicionalmente las estaciones de entrada y las estaciones entre transportadores deberán contar con todos los sistemas de medición, de conformidad con lo establecido en el código de medida que defina la CREG.	No se acepta el comentario, la nueva propuesta incorpora algunas modificaciones.
110	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Inventario operativo	Se sugiere adicionar que el inventario operativo objetivo estará definido en el Manual del Transportador.	Los inventarios operativos inicial y final no hacen parte de la propuesta.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 79

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
111	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Sistema de transporte Sistema de transporte de combustibles líquidos	Se sugiere unificar la definición para evitar confusiones.	La nueva propuesta define sistema nacional de transporte por poliducto, sistema de transporte (para un transportador) y subsistema.
112	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Volumen operativo	Se sugiere adicionar que el volumen operativo estará definido por el Transportador y se informará en el BEO.	Esta definición no se considera en la nueva propuesta.
113	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Bache: Cantidad de un combustible específico contenida en el poliducto y que transita a través de él de manera diferenciada con los otros productos transportados.	También en forma de baches se transportan diluyentes y producto utilizado para acuñar	Corresponde en la nueva propuesta a: parcelas de productos diferentes perfectamente diferenciadas física y volumétricamente, que se transportan una a continuación de otra, en una secuencia predefinida según la logística determinada por el Transportador, y entre las cuales se generan las correspondientes Interfases.
114	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	b) Mantener dentro de los parámetros de calidad exigidos por la normatividad vigente los productos que son transportados por el sistema de poliductos.	Se sugiere redactar indicando que los productos deben ser tomados en el punto de salida dentro de los parámetros de calidad exigidos por la normatividad vigente, ya que el mantener productos dentro de la normatividad vigente durante el transporte deja por fuera de ello lo relacionado a las interfases.	Las obligaciones del transportador relacionadas con la calidad del producto transportado se encuentran definidas en el literal F del artículo 21 de la Resolución CREG 232 de 2020. Específicamente, se han incluido las siguientes obligaciones: 1. <i>Mantener las Especificaciones de Calidad de los Productos entregados por los Remitentes en los Puntos de Entrada, de conformidad con lo establecido en los contratos de transporte y en la regulación.</i> 2. <i>El Transportador deberá garantizar la calidad de los Productos transportados desde los Puntos de Entrada hasta los Puntos de Salida del Sistema de Transporte, conforme al contrato de transporte que se suscriba.</i>
115	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Se sugiere incluir como obligación la suscripción de contratos de transporte con los Remitentes.	La nueva propuesta establece la obligación de firmar contratos, así como unas condiciones para la liberación y cesión de capacidad, propendiendo por su uso eficiente y la posibilidad de acceso al servicio por parte de los remitentes.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 80

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
116	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL REFINADOR E IMPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Se solicita que al transportador se le entreguen los certificados de calidad previo a recibir el producto en custodia	La nueva propuesta incluye lo siguiente en el artículo 5: <i>El transportador deberá solicitar al Remitente un certificado de conformidad de producto, de acuerdo con lo exigido en la Resolución CREG 126 de 2017 para que demuestre las especificaciones de calidad de los combustibles líquidos a ser transportados.</i>
117	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	- Información sobre la calidad del producto entregado al transportador en el punto de recibo y recibido por el remitente en el punto de entrega, de acuerdo a la normatividad vigente.	La información de calidad realizada en el punto de salida es la determinada por el Transportador dentro de las propiedades críticas que se podrían afectar en el Transporte y que estará descrito en el Manual del Transportador. Por ejemplo, a un diésel no se le analizan todas las propiedades descritas en la normatividad, ya que no es necesario porque no todas esas propiedades se le afectan en el transporte; al diésel se le realizan: densidad, punto de inflamación, azufre, destilación y contenido de agua. Por lo anterior se solicita ajustar la información de calidad a entregar en el punto de salida.	La nueva propuesta de reglamento no incluye diferencias en el tratamiento para diferentes agentes o productos transportados.
118	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL REFINADOR E IMPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		Incluir numeral: Cumplir los procedimientos y condiciones definidos en el manual del transportador.	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por lo tanto, se incluyen obligaciones para los agentes que participan en esta actividad.
119	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	SOLICITUD DE ACCESO FÍSICO AL SISTEMA DE TRANSPORTE	El transportador evaluara la factibilidad técnica de otorgar el acceso, y en un plazo de quince (15) días calendario debe responder por escrito al solicitante si es factible técnicamente aceptar la solicitud de acceso	Eventualmente sería conveniente dado la característica líquida de los productos transportados, el contar para control de columna de líquido, el contar con un arreglo de válvula de control y de válvula de seccionamiento a la entrada/salida de tal conexión.	El transportador deberá evaluar estos aspectos como parte de la evaluación de factibilidad técnica de la conexión.
120	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	SOLICITUD DE ACCESO FÍSICO AL SISTEMA DE TRANSPORTE	c) Especificaciones de calidad de los productos que espera transportar.	El remitente debería especificar es el tipo de producto que desea transportar, es decir, si es una gasolina regular, diésel o Jet, ya que las especificaciones de ingreso dependerán del punto de entrada, las condiciones de almacenamiento y bacheo y, serán determinadas por el transportador.	Como parte de la solicitud, el interesado deberá especificar: (i) Descripción detallada del proyecto de conexión y punto de entrada o salida requerido. (ii) Tiempo durante el cual necesita el transporte solicitado. (iii) Estimación de volúmenes a transportar para el tiempo solicitado. (iv) Calidad del Producto que desea transportar.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	81

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
121	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	BOLETÍN ELECTRÓNICO DE OPERACIONES (BEO)	a) Descripción detallada del sistema de transporte.	¿Qué es detallada? ¿Qué información se requiere publicar?	En el artículo 37 de la propuesta se describe la información de acceso público y de acceso exclusivo para remitentes y terceros. Esta clasificación tuvo en cuenta una de las motivaciones principales del reglamento que es la transparencia en la información relacionada con el acceso tanto al sistema de transporte como al servicio de transporte.
122	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Gran consumidor: Persona natural o jurídica que, por cada instalación, consume en promedio anual más de 20.000 galones mes de combustibles líquidos derivados del petróleo para uso propio y exclusivo en sus actividades.. Gran consumidor con instalación fija: Es aquel gran consumidor que cuenta con instalaciones que permiten descargar, almacenar y despachar combustibles líquidos derivados del petróleo, ...(...)	Teniendo en cuenta que, según el Decreto 1073 de 2015, sólo el Gran Consumidor Individual No Intermediario de ACPM puede adquirir combustibles directamente del refinador, sugerimos eliminar del reglamento las definiciones de gran consumidor, gran consumidor con instalación fija, gran consumidor temporal con instalación y gran consumidor sin instalación.	Las definiciones de gran consumidor no se consideran en la nueva propuesta. Sin embargo, se debe enfatizar en que se deben considerar las definiciones que hacen parte del Decreto 1073 de 2015.
123	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OTROS	Así mismo, el artículo 2.2.1.12.2.1.3 Decreto 1073 de 2015 asignó al Ministerio de Minas y Energía como la autoridad encargada de la regulación, control y vigilancia de las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de los combustibles líquidos derivados del petróleo, sin perjuicio de las competencias atribuidas o delegadas a otras autoridades. (...)	Teniendo en cuenta que el Decreto 1073 de 2015 compiló normas anteriores, sugerimos aclarar cuál es la norma compilada en la que se origina la directriz.	Dentro de los considerandos se hacen varias referencias al Decreto 1073 de 2015.
124	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	DEFINICIONES	Poliducto o propanoducto de uso privado: Ducto de uso privado, de propiedad de una persona natural o jurídica, pero que en caso de tener capacidad de transporte no utilizada o sobrante, deberá permitir su uso a terceros, según lo establecido en el artículo 47 del Código de Petróleos y reglamentado parcialmente por los Decretos 625 de 1992, 609 de 1990 y 1286 de 1987.	Entendemos que las normas citadas están derogadas y que su contenido no hacía referencia a los temas tratados en el artículo 47 del Código de Petróleos	La definición de propanoducto o poliducto de uso privado no se considera en la nueva propuesta.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 82

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
125	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE GLP	El transportador deberá publicar en su página web la siguiente información de al menos los últimos doce (12) meses: • Capacidades solicitadas <u>en las ofertas públicas de cantidades –OPC</u> o nominadas directamente por el remitente, total por tramo.	Teniendo en cuenta que estas ofertas son para suministro de producto, sugerimos una redacción alterna	La nueva propuesta de reglamento no incluye diferencias en el tratamiento para diferentes agentes o productos transportados.
126	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL REMITENTE	p) Para el caso de distribuidores mayoristas, asegurar el recibo de combustibles marcados y certificarlo a sus clientes, según lo dispuesto por el Decreto 1503 de 2002, modificado por el Decreto 3563 de 2003 y los que lo modifiquen, complementen o sustituyan.	Sugerimos incluir la norma compilatoria	La nueva propuesta incluye la obligación del remitente relacionada con la marcación de la siguiente manera: " <i>Cumplir con la normatividad vigente para la marcación, aditivación y mezcla de Producto.</i> "
127	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL REFINADOR E IMPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	d) Para el refinador únicamente realizar la marcación del producto de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1503 de 2002, modificado por el Decreto 3563 de 2003 y demás normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.	Sugerimos incluir la norma compilatoria	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por lo tanto, no se incluyeron obligaciones para el refinador.
128	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	a) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de entrada al sistema de transporte, por parte del refinador o importador. Se considerará incumplimiento por parte del refinador o importador cuando entregue al sistema de transporte una cantidad de producto menor a la cantidad a entregar programada y el valor absoluto de la diferencia entre dichas cantidades sea superior al 5%. (...)	Existiría una contradicción en el texto. Es de nuestro entendimiento que la compensación aplicaría al desviarse por encima del límite del 5%, y no sólo para entregas menores.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.
129	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	b) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de salida del sistema de transporte, por parte del transportador. Se considerará incumplimiento por parte del transportador cuando entregue en el punto de salida una cantidad de producto menor a la cantidad a tomar programada, y el valor absoluto de la	Existiría una contradicción en el texto. Es de nuestro entendimiento que la compensación aplicaría al desviarse por encima del límite del 5%, y no sólo para entregas menores.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 83

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
			diferencia entre dichas cantidades sea superior al 5%.(...)		
130	ECOPETROL S.A.	OTROS	CONTRATOS	<p>.....En nuestra interpretación , la propuesta contenida en la Resolución CREG 113 de 2017 reconoce la importancia de los contratos, hasta el punto de hacerlos imprescindibles. En efecto, la propuesta define "Contrato de Suministro" ,y limita las cantidades que puede nominar un remitente a aquellas pactadas por las partes en los respectivos contratos", lo que consideramos razonable. Por su parte, en materia de transporte, el literal c) del numeral 2.2 incluye como obligación del transportador la de celebrar contratos escritos de transporte con los remitentes, obligación que también impone a los remitentes en el literal a) del numeral 2.3, lo que también consideramos conveniente. (...)</p>	La propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por ende, solo se regulan los contratos propios de esta actividad.
131	ECOPETROL S.A.	OTROS	CONTRATOS	<p>Esto en consideración de lo anterior, y con el objetivo adicional de formalizar las relaciones entre los agentes de la cadena, lo cual conlleva la reducción de riesgos a los que todos los agentes están expuestos. En efecto, en este sector no existe la tradición de suscribir contratos y por tanto no se hace uso de mecanismos formales para consignar los acuerdos de las voluntades de las partes. Adicionalmente, al regularse algunos aspectos comerciales de la actividad de transporte mediante el Reglamento en comento, sin que se hayan regulado los aspectos comerciales del negocio de suministro, se haría más probable la materialización de muchos de los riesgos a los que están expuestos los refinadores y los importadores. (...)</p>	La propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por ende, solo se regulan los contratos propios de esta actividad.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 84

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
132	ECOPETROL S.A.	CICLO NOMINACIÓN SUMINISTRO DE DE	Ciclos de nominación de suministro y transporte	En relación con el ciclo de nominación de suministro, Ecopetrol entiende que la aprobación de las cantidades para el mes siguiente y del programa de suministro correspondiente realizado por el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP, sobre la que habla el literal d) del numeral 6.1.1, tiene un carácter preliminar. Lo anterior en la medida en que lo dispuesto en los literales g) del numeral 6.1.1 y f) del numeral 6.1.2 permiten que el remitente y el refinador o importador comercializador mayorista de GLP, teniendo en cuenta el programa de transporte acordado, confirmen y acuerden el programa de suministro definitivo para cada semana de operación.	La nueva propuesta de reglamento solo se concentra con la actividad de transporte. Por lo anterior, las disposiciones incluidas solo vinculan a los agentes relacionados con dicha actividad. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
133	ECOPETROL S.A.	CICLO NOMINACIÓN SUMINISTRO DE DE	Ciclos de nominación de suministro y transporte	Consideramos que el cumplimiento del programa de suministro, principalmente para las semanas más alejadas de su aprobación preliminar, se vería comprometido. Esto se explica por la complejidad de la operación de las refinéras y de las operaciones de comercio internacional que hace que se tenga mayor certidumbre respecto a la producción de los diferentes productos entre más cercana se encuentre la fecha de entrega. (...)	La nueva propuesta de reglamento solo se concentra con la actividad de transporte. Por lo anterior, las disposiciones incluidas solo vinculan a los agentes relacionados con dicha actividad. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
134	ECOPETROL S.A.	CICLO NOMINACIÓN SUMINISTRO DE DE	Ciclos de nominación de suministro y transporte	(...) Para este efecto, de manera respetuosa les proponemos incluir un nuevo literal en el numeral 6 . 1. 1 ., después del literal e), que señale lo siguiente: "El refinador o importador o comercializador mayorista de GLP y combustibles determinará e informará a los remitentes el programa de suministro de cada una de las semanas de operación dos días antes del inicio de cada semana de nominación del transporte. Este programa debe especificar el punto de entrega y las cantidades de cada producto que el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP	La nueva propuesta de reglamento solo se concentra con la actividad de transporte. Por lo anterior, las disposiciones incluidas solo vinculan a los agentes relacionados con dicha actividad. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	85

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
				entregará al remitente durante la semana de operación. "	
135	ECOPETROL S.A.	RENOMINACIONES Y DESVÍOS PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Desviaciones	Ahora bien, de la propuesta contenida en la Resolución GREG 113 de 2017, Ecopetrol entiende que las desviaciones se medirán respecto al programa de transporte que se acuerda semanalmente con el transportador o el refinador o importador o comercializador mayorista de GLR. Lo anterior en tanto los diferentes literales del numeral 641 establecen que los incumplimientos acaecerán cuando haya diferencias de más del 5% respecto a las "cantidades programadas", es decir, aquellas establecidas en el programa de transporte del que habla el numeral 6.1.5, es decir, el programa de transporte definitivo. (...)	La nueva propuesta permite acordar cambios al programa de transporte mediante solicitudes expresas de las partes. El procedimiento se encuentra en el artículo 45 de la Resolución 232 de 2020. De otra parte se debe hacer énfasis en que esta nueva propuesta permite que las partes acuerden las compensaciones dentro de los contratos de transporte y que se regula únicamente lo relacionado con el transporte por poliducto.
136	ECOPETROL S.A.	OTROS	Transición	En todo caso, respetuosamente le solicitamos a la Comisión que considere fijar el periodo de transición, concebido en el artículo 2 de la propuesta de RUT, en doce (12) meses. Dicho periodo será utilizado por la compañía para ajustar los diferentes procesos en procura de adaptarse a las disposiciones del reglamento.	Con la nueva propuesta se establece un periodo de transición de seis meses para que el transportador implemente el BTP y la plataforma de nominaciones.
137	ECOPETROL S.A.	RENOMINACIONES Y DESVÍOS PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Desviaciones	(...) Ahora bien, si las propuestas de los numerales 2 y 6 no son acogidas, le solicitamos respetuosamente a la CREG fijar el porcentaje en 15%. Valga señalar que el valor propuesto resulta del análisis integrado de los procesos de planeación y entregas de la refinería, manejo de inventarios y almacenamiento de producto terminado, teniendo en cuenta los factores exógenos que afectan la operación de las refinerías o las importaciones. Por supuesto, nos ponemos a disposición de la CREG en el caso de que requiera un mayor detalle de los análisis realizados. Igualmente, insistimos en el requerimiento de que el período de transición se amplíe a doce (12) meses.	Se debe hacer énfasis en que esta nueva propuesta permite que las partes acuerden las compensaciones dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 86

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
138	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	Compensaciones	Si bien Ecopetrol entiende que la propuesta regulatoria busca regular de manera exclusiva el comportamiento de los agentes frente al transporte de combustibles líquidos y el GLP, y que los aspectos contractuales y comerciales del suministro de los combustibles líquidos serían determinados en un reglamento de comercialización de combustibles líquidos o simplemente en los contratos de suministro, consideramos que no contemplar en el RUT compensaciones en favor del refinador o importador en el caso del no recibo del producto por parte del remitente, materializaría varios de los riesgos que enfrentan estos agentes en sus actividades, poniendo en riesgo incluso la continuidad operativa o financiera de las refineries, o el cumplimiento de contratos con terceros.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.
139	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	Compensaciones	En ese orden de ideas, y teniendo en cuenta que la facturación del producto suministrado por el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP se realiza contra entrega y no contra programación, consideramos que si la estimación de la compensación por la no entrega del producto se realiza con base en el Ingreso al Productor, IR, se le estaría reconociendo al remitente un valor superior a su verdadero costo de oportunidad. Es importante señalar que, a diferencia de otros mercados como el de gas natural o de GLP, el mercado de distribución de combustibles líquidos tiene mayor liquidez, condiciones de oferta de producto, nivel de competencia entre mayoristas, flexibilidad y almacenamientos que se traducen en oportunidades reales de adquirir el producto en el mercado. (...)	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 87

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
140	ECOPETROL S.A.	OTROS	Calidad del producto	En este sentido, en la actualidad existen acuerdos operativos de calidad entre transportador y refinador o importador que establecen las calidades en las que debe ser entregado el producto al sistema de transporte. Solicitamos entonces que la propuesta refleje esta realidad y se incluyan disposiciones a fin de explicitar la obligación de suscribir estos acuerdos. (...)	Los acuerdos que, en términos de calidad, realice el transportador con los demás agentes de la cadena serán acuerdos privados. La obligación de mantener la calidad de los productos durante el transporte será obligación del transportador. El Transportador y los Remitentes podrán acordar una calidad inicial para recibo en los puntos de entrada diferente a una calidad final para entrega en los puntos de salida, siempre y cuando no se afecte la operación para atender a otros Remitentes. En cualquier caso, el Transportador deberá entregar el certificado de cumplimiento de especificaciones de calidad de acuerdo con lo establecido en el Código de Medida de Combustibles Líquidos (Resolución CREG 126 de 2017).
141	ECOPETROL S.A.	OTROS	Acuerdos operativos de balance	Si bien consideramos que las propuestas contenidas en los numerales 1, 2 y 3 contribuyen significativamente a garantizar la operación eficiente y continua de los sistemas de transporte, estas podrían complementarse con la posibilidad de suscribir acuerdos operativos de balance. Estos acuerdos buscan flexibilizar la operación de las refinerías, de la infraestructura de importación y de la infraestructura de transporte de combustibles y GLP frente a eventos imprevisibles. Estos acuerdos facilitarían el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el reglamento para cada uno de los agentes involucrados, al tiempo que moderarían los pagos de compensaciones por eventos que se pueden gestionar sin que se afecten las partes que intervienen en la operación. Valga indicar que este tipo de acuerdos de balance no son extraños a la industria.	Reiteramos que la propuesta de reglamento se limita a regular la actividad de transporte por poliducto. La propuesta abre la posibilidad para que las partes que participan en los contratos de transporte acuerden las compensaciones dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 88

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
142	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO		(,,,) En primer lugar, en relación con la variación máxima permitida para efectos de determinar la compensación en favor del remitente por no entrega de producto por parte del refinador o importador y la compensación en favor del refinador o importador por no recibo del producto por parte del remitente, de manera respetuosa solicitamos que se precise que la variación se mide respecto al programa de suministro definitivo y no frente al programa de transporte. Lo anterior en razón a que la obligación de asumir compensaciones debe estar referida a las obligaciones definidas entre las partes de la transacción y operación, y sobre las cuales los involucrados en la relación contractual tienen la posibilidad de gestionar los riesgos asociados. (...)	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte. No obstante, reiteramos que la propuesta de reglamento se limita a regular la actividad de transporte por poliducto.
143	ECOPETROL S.A.	COMPROMISO DE ACCESO	a) Cuando el producto a transportar no cumpla las especificaciones mínimas de calidad establecidas por el transportador en su manual	Si bien en los puntos 2.1, 2.3 y 2.4 se establece la obligación para el transportador, remitente y refinador/importador de entregare mantener los combustibles a transportar en la calidad exigida por la normativa vigente, el literal a) del numeral 3.2, en concordancia con el literal b) del numeral 4.7, leda la facultad al transportador de exigir al refinador calidades distintas, esto es, calidades superiores a las exigidas por la normativa vigente. (...) Debe tenerse en cuenta que en el transporte de combustibles por poliductos se utiliza un mismo ducto para llevar de un punto a otro un numero plural de productos. Ello implica una secuencia de productos que está definida en función de las características físicas y químicas de cada uno de ellos, y unos elementos separadores de los mismos, denominados cuñas, que indefectiblemente se mezclan en alguna proporción.	Los acuerdos que, en términos de calidad, realice el transportador con los demás agentes de la cadena serán acuerdos privados. La obligación de mantener la calidad de los productos durante el transporte será obligación del transportador. El Transportador y los Remitentes podrán acordar una calidad inicial para recibo en los puntos de entrada diferente a una calidad final para entrega en los puntos de salida, siempre y cuando no se afecte la operación para atender a otros Remitentes. En cualquier caso, el Transportador deberá entregar el certificado de cumplimiento de especificaciones de calidad de acuerdo con lo establecido en el Código de Medida de Combustibles Líquidos (Resolución CREG 126 de 2017).

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	89

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
144	ECOPETROL S.A.	OBLIGACIONES DEL REMITENTE		(...) En línea con lo anterior, sugerimos incluir un literal adicional en el numeral 2.3 en el que se establezca la obligación por parte de los remitentes de suscribir contratos de suministro con los respectivos agentes durante la transición para la entrada en vigencia del reglamento de la misma forma, sugerimos incluir la correlativa obligación para el refinador o importador en el numeral 2.4. (...)	La propuesta se limita a regular la actividad de transporte, por ende, solo se regulan los contratos propios de esta actividad.
145	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO	d) Después de vencido el plazo para presentarlas nominaciones, el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP tendrá máximo cinco (5) días para confirmar a los remitentes las cantidades aprobadas para el mes siguiente y el programa de suministro correspondiente	<p>Ecopetrol entiende que la aprobación de las cantidades para el mes siguiente y del programa de suministro correspondiente realizado por el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP, sobre la que habla el literal d) del numeral 6.1.1, tiene un carácter preliminar. Lo anterior en la medida en que lo dispuesto en los literales g) del numeral 6.1.1 y f) del numeral 6.1.2 permiten que el remitente y el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP, teniendo en cuenta el programa de transporte acordado, confirmen y acuerden el programa de suministro definitivo para cada semana de operación. (...)</p> <p>En este sentido, les agradecemos que nos confirmen si este entendimiento es correcto y, de ser así, que lo señalen aún más claramente en el Reglamento a fin de evitar posibles controversias entre los agentes del mercado</p>	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte. El refinador no hace parte de los agentes que se regulan mediante este reglamento, por lo tanto, la nueva propuesta no contempla la nominación del suministro. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
146	ECOPETROL S.A.	CICLO DE NOMINACIÓN DE SUMINISTRO		La forma como están escritos los literales g) del numeral 6.1.1 y f) del numeral 6.1.2 podrían dar lugar a entender que el programa de suministro aprobado el mes anterior a la operación (hacia el día 15 del mes de nominación) solo podría ser modificado en función de restricciones del sistema de transporte. Si este entendimiento es correcto, el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP quedaría expuesto a un riesgo asimétrico y considerable sin que haya lugar para ajustar la programación de su operación. (...)	La nueva propuesta de reglamento solo se concentra con la actividad de transporte. Por lo anterior, las disposiciones incluidas solo vinculan a los agentes relacionados con dicha actividad. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	90

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
147	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO		1. De la propuesta contenida en la Resolución CREG 113 de 2017, Ecopetrol entiende que las desviaciones se medirán respecto al programa de transporte que se acuerda semanalmente con el transportador y el refinador o importador o comercializador mayorista de GLP. Lo anterior en tanto los diferentes literales del numeral 6.4.1 establecen que los incumplimientos ocurrirán cuando haya diferencias de más del 5% respecto a las "cantidades programadas", es decir, aquellas establecidas en el programa de transporte del que habla el numeral 6.1.5, es decir, el programa de transporte definitivo. (...)	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.
148	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN EL RECIBO DE PRODUCTO		(...) Por supuesto, teniendo en cuenta nuestro comentario en relación con la necesidad de que existan contratos de suministro, los riesgos anteriores se podrían mitigar con la inclusión de la compensación a favor del refinador o Importador asociada al no recibo del producto a través de una cláusula contractual. No obstante, consideramos que sería transparente para el mercado que el RUT incluya la compensación solicitada en línea con la que debe pagar el refinador o importador al remitente por no entregar el producto en el punto de entrada al sistema de transporte.	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a regular la actividad de transporte.
149	ECOPETROL S.A.	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS AL PROGRAMA DE TRANSPORTE PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	6.4.1. a) (...) En tal caso el refinador o importador deberá pagar al remitente la cantidad resultante de aplicar la siguiente fórmula (...). b) (...)	En relación con las compensaciones, es preciso señalar que estas deben reflejar el impacto económico real para la parte afectada y, en ningún caso, debería generar una renta excedentaria a ninguna de las partes involucradas en una transacción económica. En efecto, en el Documento CREG 062 de 2017 se afirma que la finalidad de las compensaciones "nunca fija sido la de generar rentas excedentarias para algún agente en la cadena"	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 91

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
150	ECOPETROL S.A.	ASPECTOS COMERCIALES DEL RUT		Si bien consideramos que las propuestas de Ecopetrol en relación con los contratos de suministro y desviaciones contribuyen significativamente a garantizar la operación eficiente y continua de los sistemas de transporte, estas podrían complementarse con la posibilidad de suscribir acuerdos operativos de balance. (...)	La nueva propuesta de reglamenta solo se concentra con la actividad de transporte, por lo tanto, solo es exigible la firma de contratos entre remitentes y transportador.
151	GASNOVA	CICLO DE NOMINACIÓN DE TRANSPORTE	Nominaciones	Creemos que el procedimiento para la nominación del transporte debe estar en concordancia con el procedimiento de nominación de Ecopetrol, esto significa que es importante que se realice teniendo en cuenta los tres ciclos de entrega de Ecopetrol (esto es del 1 al 10; del 11 al 20 y del 21 al último día del mes) y que la aceptación de la nominación por parte del transportador se dé dentro de las 12 horas siguientes al momento en que el remitente nomine el transporte, ya que el producto a transportar es entregado al transportador por Ecopetrol. Razón por la cual cualquier incumplimiento o dificultad en la nominación y entrega por parte de Ecopetrol tiene consecuencias en el contrato de transporte y si no se diera esta coherencia en ciclos y tiempos entre la nominación de transporte y la de suministro, el remitente podría verse gravemente perjudicado por incumplimientos en los procesos de entrega y recibo del productor o del transportador	La nueva propuesta de reglamento solo se concentra con la actividad de transporte. Por lo anterior, las disposiciones incluidas solo vinculan a los agentes relacionados con dicha actividad. Será responsabilidad del remitente contar con el producto antes de realizar la nominación de transporte.
152	GASNOVA	CUENTA DE BALANCE PARA REMITENTES	Balances y Pérdidas:	Agradecemos a la CREG considerar específicamente establecer en el RUT los procedimientos de balance, incluyendo la entrega de balances mensuales. Así mismo y como consecuencia del balance es deseable que se establezca el procedimiento y plazos para que el transportador responda por los volúmenes dejados de entregar. Por otra parte, consideramos que las pérdidas que debe asumir el remitente deben seguir siendo de hasta el 0.5, cualquier pérdida por	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código:	RG-FT-005	Versión:	1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión:	14/11/2017	Página:	92

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
				encima de este margen debe ser asumida por el transportador quien es el responsable de la prestación del servicio manteniéndolas condiciones de calidad y cantidad del GLP que le fue entregado.	
153	GASNOVA	EVENTOS DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO PARA COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Eventos eximentes de responsabilidad	se sugiere incluir dentro del contrato de transporte como evento eximente de responsabilidad el incumplimiento del productor, ya que esta situación es imposible de evitar o prever por parte de los remitentes.	La nueva propuesta se limita a regular la actividad de transporte.
154	GASNOVA	DEFINICIONES	Barriles equivalentes de gasolina	preocupa mucho que el transportador proponga el uso de una unidad de volumen para el transporte de GLP, ya que la regulación del servicio público de GLP es clara en señalar que el GLP se mide en masa por lo que consideramos que no se puede desconocer el sistema establecido para el producto, por igualar las unidades con el sector de combustibles líquidos, en detrimento del sector del GLP Pedimos al regulador mantener en el RUT la medición en masa para el GLP con el fin de dar continuidad a la medición establecida para toda la cadena del servicio público.	En la nueva propuesta no se incluye el concepto de barril equivalente de gasolina.
155	GASNOVA	MANEJO DE BACHES	Cuñas	consideramos que tanto el producto utilizado para cuñas, como los costos Asociados a los puntos de entrega, recibo, medición y sistemas de calidad que requiere el Transportador para la prestación adecuada del servicio de transporte deben ser asumidos en su totalidad por el transportador ya que los mismos son parte de la tarifa existente	Dentro de la propuesta se incluye la siguiente obligación para el transportador: <i>Realizar la gestión comercial para aprovisionarse de los Productos requeridos como separador de parcelas si se requieren. También será responsable de la disposición final del producto no conforme que no cumpla con la calidad mínima requerida y que se encuentre dentro del Sistema de Transporte.</i>
156	GASNOVA	COMPENSACIONES POR INCUMPLIMIENTOS EN LA ENTREGA DE PRODUCTO	Compensaciones	No estamos de acuerdo con el sistema de compensaciones planteado ya que hace más gravosa la situación del remitente, sugerimos que las compensaciones deben seguir en los términos establecidos hoy por la regulación	Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe aclarar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 93

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
157	GASNOVA	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Calidad del producto:	se sugiere que la responsabilidad de garantizar la calidad del producto quede en cabeza del transportador quien como parte de sus obligaciones debe verificar y certificar la calidad del producto en el punto de entrega, esto es antes de que sea recibido por el remitente Iguualmente consideramos que las deficiencias en las condiciones de calidad respecto al producto entregado deben ser asumidas como un incumplimiento del transportador asimismo se sugiere establecer la obligación para el transportador de deducir el valor del transporte de este producto, el precio del producto y la disposición del producto no conforme Así mismo creemos debe establecer un procedimiento para el rechazo de producto no conforme entregado sin cumplir los parámetros de calidad y que los costos asociados a la disposición de estos sean asumidos por el transportador como parte de la garantía asociada a la prestación del servicio	El literal F del artículo 21 de la resolución establece obligaciones específicas del transportador con respecto a la calidad de los productos.
158	GASNOVA	OTROS	Facturación:	solicitamos que la facturación siga realizándose sobre el producto efectivamente entregado y no como se propone sobre el nominado o contratado, ya que facturar sobre la nominación impone el pago sin permitir la verificación del cumplimiento de las obligaciones del transportador en la entrega (calidad y cantidad del producto). Por lo que creemos perjudica a los remitentes.	En la nueva propuesta la forma de pago y facturación será uno de los aspectos a tener en cuenta en los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 94

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
159	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	CRITERIOS PARA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	<p>“6.1.4. Criterios para asignación de capacidad de transporte de combustibles líquidos (...) Parágrafo 1. En cualquier caso, los remitentes pagarán el servicio de transporte por la capacidad que les fue aceptada en el programa de transporte (cantidad a entregar programada) y no con base en la cantidad entregada durante la semana de operación.” (se ha subrayado)</p> <p>“Cantidad entregada: Cantidad que el remitente entregó en el punto de entrada de un sistema de transporte durante la semana de operación.”</p> <p>Complementariamente, el proyecto normativo propone lo siguiente: “a) Compensación en caso de incumplimiento en la entrega en el punto de entrada al sistema de transporte, por parte del refinador o importador. (...)”</p>	<p>Entendiéndose que el transportador debe facturar el servicio empleando la información de entradas del programa semanal, y no la información de los volúmenes efectivamente medidos que ingresaron al sistema durante la semana de operación. Es de nuestro entendimiento que la inclusión de la tarifa de transporte en las compensaciones anteriores tendría el propósito de “corregir” el cobro del servicio según el programa, cuando dichos volúmenes fueron distintos a los que efectivamente ingresaron al sistema de transporte. (...)</p>	<p>Dentro de la nueva propuesta se definen los incumplimientos que dan origen a compensaciones, las cuales, serán definidas por el transportador y los remitentes dentro de los contratos de transporte. Se debe reiterar que el alcance del reglamento se limita a la actividad de transporte.</p>
160	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBU ROS	OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	<p>2.1. Tratamiento incluido en la propuesta de RUT. En su numeral 4.8. Boletín Electrónico de Operaciones (BEO), la Resolución CREG 113 de 2017 establece lo siguiente:</p> <p>“l) Reporte en tiempo real sobre la ubicación e inventario en tránsito del producto contenido dentro del sistema de transporte.” (se ha subrayado)</p>	<p>Es nuestro entendimiento que, con la anterior disposición, el transportador debería publicar, en la sección exclusiva para cada remitente, la ubicación de los distintos baches que se estén movilizand por la red de poliductos.</p> <p>Si bien a dicha información sólo se tendría acceso mediante la utilización de claves, la misma reviste un carácter extremadamente sensible desde el punto de vista de seguridad, teniendo en cuenta los múltiples ataques que recibe la infraestructura de transporte de combustibles líquidos por ducto con la intención de hurtarlos.</p>	<p>La nueva propuesta incluye reportes de información a incluir en el BTP con periodicidad diaria.</p>

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 95

#	EMPRESA	TEMA	TEXTO COMENTADO	COMENTARIO	RESPUESTA CREG
161	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS	ACCESO AL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y GLP	3.1. Tratamiento incluido en la propuesta de RUT. Respecto al almacenamiento operativo, el proyecto de norma establece lo siguiente. "2.1. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS (...) s) Contar con el almacenamiento operativo mínimo que establezca la CREG. (...)	Entendiéndose que la Comisión aprobará mediante resolución el almacenamiento operativo del cual debe disponer Cenit, en su calidad de transportador de combustibles líquidos por poliducto.	En la resolución no se abarcan aspectos relacionados al almacenamiento operativo. El almacenamiento operativo fue definido mediante el Decreto 1281 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía.
162	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS	DEFINICIONES	Sobre la utilización de los barriles equivalentes de gasolina	Según lo hemos expresado en varias ocasiones, es acertada la propuesta de utilizar una unidad de medida estándar, barriles equivalentes de gasolina, para las distintas capacidades (nominal, disponible, contratada, etc), abstrayéndolas de la participación de cada combustible en el esquema de bacheo que se esté empleando. (...)	En la nueva propuesta no se incluye el concepto de barril equivalente de gasolina.
163	CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS	INTERRUPCIONES NO PROGRAMADAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	Durante la ejecución del programa de transporte se pueden presentar situaciones que ocasionen interrupciones no programadas del servicio de transporte. Estas situaciones pueden ser: a) Eventos de fuerza mayor, caso fortuito o causa extraña. b) Eventos eximentes de responsabilidad. c) Incumplimientos por parte del refinador o importador o comercializador mayorista de GLP al programa de suministro. d) Incumplimientos del transportador o de los remitentes al programa de transporte." (Se ha subrayado)	De esto se concluye que, en caso de incumplimientos al programa por parte del transportador o el remitente, al transportador no le sería permitido realizar los ajustes necesarios para incorporar el evento y sus posibles efectos, pudiéndose presentar, incluso, un programa desfasado a partir de ese momento y hasta el final de la semana. Esta posible situación le restaría efectividad al programa y a la bitácora que se debe llevar sobre sus modificaciones	La nueva propuesta define incumplimientos en los puntos de entrada y de salida. De otra parte, se debe enfatizar en que esta nueva propuesta permite que las compensaciones sean definidas por las partes en los contratos de transporte.

D-186-2020 REGLAMENTO DE TRANSPORTE POR POLIDUCTO

Proceso	REGULACIÓN	Código: RG-FT-005	Versión: 1
Documento	DOCUMENTO CREG	Fecha última revisión: 14/11/2017	Página: 96

EN BLANCO